TREŚĆ:

Edm. Urbański — „BANDERA POLSKA A SYTUACJA ŻEGLUGOWA NA WODACH BLISKIEGO WSCHODU" . . . 5

WIADOMOŚCI Z GDYNI
Posiedzenie Prezydium Izby . . . 6
Urlop Prezesa Izby . . . 6
Przedstawiciele Konferencji Bałtyckiej w Gdyni . . . 7
„Robur VIII" nowy polski transportowiec węglowy . . . 7
Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w maju br. . . . 7
Działalność polskiej floty handlowej w czerwcu br. . . . 10
Sprawozdanie z rynku frachtowego za mies. czerwiec 1938 r. . . . 12
Działalność naukowa Instytutu Bałtyckiego w roku 1937 . . . 13

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY
Kasy bezprocentowego kredytu na Pomorzu 14
Targi meblarskie w Nowem n. Wisłą . . . 15

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH
Szwecja — Rozwój koniunktury . . . 16
Łotwa — Handel zagraniczny w roku 1937 . . 16

WIADOMOŚCI MORSKIE
Gdynia — 6 portem kontynentu europejskiego 17
Tonaż statków na wejściu do portów 26 krajów w roku 1937 . . . 17
Rozbudowa niemieckiej floty handlowej a praca stoczni okrętowych w Niemczech . . . 18
Rozwój żeglugi brytyjskiej zależny od zmian koniunkturalnych . . . 18
Kłopoty stoczni angielskich . . . 18
Holenderskie statki w angielskiej żegludze kabotażowej . . . 19
Zjazd Hanzeatycki w Antwerpii . . . 19
Wystawa urządzeń i intensyliów kontenerów w Brukseli . . . 19
Sensacyjny wynalazek w shippingu . . . 19

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE
Osobne opłaty za czynności funkcjonariuszów celnych . . . 19
Wywóz ogórków w puszkach do USA. . . . 20
System zabezpieczenia płatności w Kanadzie 20

SPRAWY PODATKOWE
Zwolnienie zakładów przemysłowych od podatku od lokali . . . 21
Zezwolenie pośrednikom handlowym na zatrudnianie absolwentów szkół handlowych 21
Ulgi podatkowe dla eksportu wyrobów rzemieślniczych, dokonanych na rachunek Centrali Handlowej Rzemiosła . . . 21
Ulgi dla nabywców pojazdów mechanicznych 21

SPRAWY SOCJALNE
Godziny nadliczbowe . . . 22

SPRAWY KOMUNIKACYJNE
Kolejowa komunikacja polsko-litewska . . . 22
Taryfy towarowe w komunikacji z Litwą . . 22
Tranzyt z Litwy przez Polskę . . . 23
Tranzyt Polski przez Litwę . . . 23

WYDAWNICTWA
„Żegluga w zagranicznej polityce gospodarczej" . . . 23
„Transport towarowy" . . . 24

PRZETARGI
Przetargi Dyr. Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu . . . 24
Przetarg Zarządu Miejskiego w Grudziądzu . 24
Przetargi Urzędu Morskiego w Gdyni . . . 24

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU
Kronika
Zwiększony import towarów rybnych przez Gdynię w miesiącu maju i czerwcu 1938 r. 25
Spadek rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego . . . 25
Ryby morskie atrakcyjnym artykułem spożywczym dla obozów i pensjonatów . . . 25
Korzyści z posiadania bazy operacyjnej w porcie polskim . . . 25
Skutki uzależniania się polskiego rybołówstwa śledziowego od zagranicznej bazy wypadowej . . . 25
Towarzystwo dla połowów dalekomorskich powstało w Gdańsku . . . 26
Szkockie połowy śledzi . . . 26
Norweskie połowy śledzi . . . 26
Fińskie rybołówstwo na Oceanie Lodowatym 25
Wzrost połowów wielorybów . . . 26

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY
Kronika
Sytuacja na rynku towarów kolonialnych . . 28
Transporty owoców i towarów kolonialnych 28
Transakcje na gdyńskim rynku owocowym . 29
Wewnętrzny rynek hurtowy . . . 29
Cła zniżone na owoce świeże . . . 29
Jak winno być urządzone wnętrze sklepu kolonialnego . . . 29

Kronika zagraniczna:
Obroty w herbacie na rynku angielskim . . 30
Zapasy herbaty na rynku londyńskim . . . 30
Import bananów do Wielkiej Brytanii . . . 30
Zmiany w widokach zbioru śliwek w Jugosławii . . . 30

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 lipca 1938 r. | NR 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Bandera polska a sytuacja żeglugowa na wodach Bliskiego Wschodu

W zagranicznych kołach żeglugowych, które uważnie śledzą wszelkie zmiany, związane z eksploatacją i rentownością poszczególnych szlaków okrętowych oraz dość skwapliwie notują pojawianie się na nich zmodernizowanego tonażu konkurencyjnego lub zgoła nowych bander — zwracają ostatnio uwagę na fakt rozbudowy handlowej floty rumuńskiej.

Jak wiadomo, bandera rumuńska wespół z polską, włoską, angielsko-palestyńską i innymi, obsługuje za pomocą odnośnych linij regularnych szlaki wód Bliskiego Wschodu. Z uwagi na różnorodność zainteresowań, w orbicie których znajduje się od r. 1933 t. zw. „linia palestyńska", Tow. Gdynia — Ameryka w związku ze spodziewanymi przeobrażeniami na tym odcinku zarówno w zakresie eksploatacji, jak i rentowności żeglugowej, warto poświęcić nieco uwagi zagadnieniu basenu czarno i śródziemnomorskiego. W ten czy inny sposób, kwestia ta bowiem może nie minąć bez wpływu na dalsze kształtowanie się rozwoju naszego przedsiębiorstwa żeglugowego, mimo, że jego odcinek lewantyński z bazą w Constancy stanowi tylko fragment całokształtu pracy.

W związku z tym zwrócić należy uwagę na zainteresowanie kół żeglugowych rozbudową handlowej floty rumuńskiej, połączoną z jej modernizacją. Na zamówienie rządu rumuńskiego w znanej stoczni duńskiej Burmeister & Wein w Kopenhadze, został ostatnio zbudowany nowoczesny motorowiec pasażerski „Transilvania", uroczystość podniesienia bandery na którym odbyła się w obecności reprezentantów Rumunii, Danii i szeregu innych państw m. in. Polski. Nowy motorowiec posiada 8.000 BRT., zaopatrzony jest w motory o sile 18 tys. KM., pozwalające na rozwinięcie znacznej szybkości 22-24 węzłów, pod względem której ustępować będzie zaledwie belgijskiemu statkowi tej klasy „Prince Albert". Statek posiada pomieszczenia pasażerskie I, II i III klasy dla 330 osób oraz 13,5 tys. metrów sześciennych ładowni, izolowanych i zaopatrzonych w chłodnie; jest on całkowicie przystosowany do rejsów na wodach Lewantu. Motorowiec „Transilvania" rozpoczął obsługę linii Constanca — Istambuł — Aleksandria. W tej samej stoczni duńskiej znajduje się w budowie podobnych rozmiarów statek siostrzany, który otrzyma nazwę „Besarabia". Obydwie nowe jednostki rumuńskie, które wchodzą w skład floty Tow. Serviciul Maritim Roman, przeznaczone są dla komunikacji pasażersko-towarowej między Rumunią, Turcją i Egiptem, który to szlak obsługiwany był dotychczas przez szybkobieżne, jednak mniejsze i przestarzałe statki rumuńskie.

W związku z modernizacją tonażu, część starego taboru pływającego tow. S. M. R., która zajmowała się eksploatacją odcinka Constanca — Istambul — Pireus — Aleksandria, zostanie obecnie wycofana i przeznaczona wyłącznie na rejsy z Rumunii do Palestyny.

Nowe to pociągnięcie w rumuńskiej polityce żeglugowej, przyczyniając się niewątpliwie do znacznego usprawnienia komunikacji morskiej na szlakach lewantyńskich, spowoduje z drugiej strony pewne przeobrażenia na

odcinku żeglugowym wód Bliskiego Wschodu, na których krzyżują się w tej chwili także interesy shippingu Polski i Italii, nie mówiąc już o banderze angielsko-palestyńskiej, która z powodu niedawnej utraty statku pasaż.-towarowego „Har Carmel“ zaznacza stosunkowo niewielki udział w eksploatacji szlaku rumuńsko-palestyńskiego.

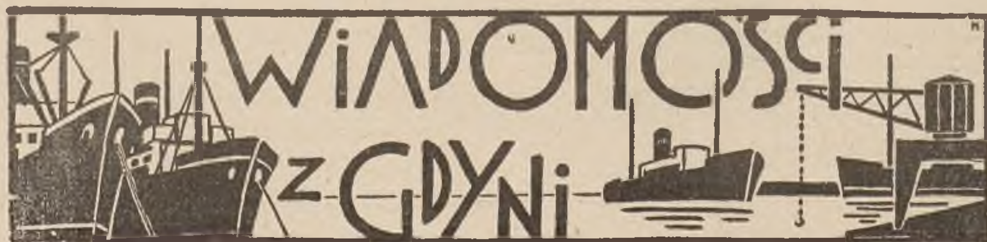
Zwiększa to znacznie czynnik konkurencyjny, zwłaszcza dla żeglugi polskiej, która za pomocą statków linii palestyńskiej Tow. Gdynia — Ameryka już od 3 lat zajmuje się eksploatacją szlaku Rumunia—Turcja—Grecja—Egipt — Palestyna i oddała szczególne usługi w zakresie emigracji żydów ze środkowej i południowo - wschodniej Europy do Palestyny. Na przestrzeni ostatnich 2 lat na skutek wzmagających się rozruchów arabsko - żydowskich oraz ograniczeń przez władze angielsko-palestyńskie możliwości i ruch emigracyjny do Palestyny znacznie się zmniejszył, co odbija się niekorzystnie na pracy s/s „Polonia“, jedynego polskiego statku, obsługującego obecnie ten szlak. Niewątpliwie ujemnie odbić się musi w penetracji tego odcinka również fakt, że przeznaczone dla obsługi linii palestyńskiej mniejsze statki rumuńskie, są w eksploatacji jednostkami ekonomiczniejszymi, a pod względem opłat tańszymi od s/s „Polonia“. Wobec stojącej zatem pod znakiem zapytania opłacalności polskiej linii palestyńskiej, należałoby się zastanowić już teraz nad dalszymi jej losami. Trudno przewidzieć decyzje, jakie w tej sprawie zapadną ze strony GAL-u, pragnęlibyśmy wszakże podkreślić znaczenie obsługiwania w ogóle szlaku lewantyńskiego przez polską banderę.

Należy się również liczyć z poważnym wzrostem konkurencji bandery rumuńskiej dla żeglugi i portów włoskich, zwłaszcza Triestu, który obok Constancy odgrywał dotąd poważną rolę rozdzielczą w ruchu turystyczno-emigracyjnym z południowo-środkowej Europy do krajów Bliskiego Wschodu. Trzeba tu mieć na uwadze okoliczność, że na skutek zainstalowania na linii lewantyńskiej dwóch nowoczesnych i szybkobieżnych motorowców „Transilvania“ i „Besarabia“ czas podróży na poszczególnych odcinkach tej trasy ulegnie poważnemu skróceniu a także taniość opłat za przewozy pasażerów, pod którym to względem handlowa flota rumuńska była prawie że bezkonkurencyjna dla innych bander w basenie mórz Czarnego i Śródziemnego.

Spodziewać się więc można pewnych perturbacyj na odcinku żeglugowym szlaków, łączących południową Europę z północnym wybrzeżem Afryki oraz zachodnim wybrzeżem Azji. Wskazuje to równocześnie na zwiększające się dla interesów ogólno-europejskich znaczenie krajów basenu bałkańsko-lewantyńskiego. Nie można na razie przewidzieć, czy poza najbardziej zainteresowanymi państwami, tj. Rumunią, Polską, Italią i ewent. Wielką Brytanią, na widownię tą nie wystąpią także inne, zaangażowane nie tyle pod względem żeglugowym, ile raczej handlowym.

Rozbudowa rumuńskiej linii żeglugowej do Lewantu wywołała już częściowo reperkusje gospodarcze, których zasięg rozpoczyna obejmować także sferę zainteresowań krajów środkowej i północnej Europy; słusznie interesuje więc ona Polskę. Otóż niemiecko-austriackie tow. żeglugowe „Erste Donau - Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft“ wydało już nową taryfę dla bezpośredniego transportu towarów statkami swymi z niektórych portów na Dunaju do rumuńskiej stacji portowo-kolejowej Giurgiu, stąd koleją do Constancy i dalej rumuńskimi statkami do portów Lewantu. Nowa ta taryfa wykazuje znaczne zniżki dla przewozu towarów tranzytowych na linii Dunaj — Lewant. Jednocześnie wprowadzono po raz pierwszy bezpośrednie stawki przewozowe, obliczone w lejach rum. po kursie przeliczeniowym 100 lei = 4 pengö = 40 dinarów = 23,50 Kc. = 2,50 RM. Nowe te udogodnienia komunikacyjno - żeglugowe, jak i stosowanie ulg w opłatach za transport ma na celu rozwinięcie tranzytu towarowego między krajami basenu dunajowego z jednej strony, a bałkańsko-lewantyńskimi z drugiej.

Edm. Urbański.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

Dnia 14 bm. odbyło się pod przewodnictwem prezesa Izby p. St. Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego ustalone zostały wytyczne co do stanowiska Izby w sprawie rozbudowy polskiej floty dla połowów dalekomorskich. Poza tym Prezydium rozpatrzyło szereg spraw, dotyczących spraw gospodarki finansowej Izby oraz sprawy bieżące.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 15 bm. swój urlop wypoczynkowy.

PRZEDSTAWICIELE KONFERENCJI BAŁTYCKIEJ W GDYNI.

Dnia 30 czerwca br. bawili w Gdyni przedstawiciele Konferencji Bałtyckiej, mającej swą stałą siedzibę w Kopenhadze, a m. dyrektor Konferencji p. Stench i p. Ankerman, członek Komitetu Wykonawczego Konferencji. Przedstawiciele wymienionej Konferencji Bałtyckiej odbyli rozmowy z zarządem Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni, zwiedzając przy tej sposobności urządzenia portowe.

„ROBUR VIII" NOWY POLSKI TRANSPORTOWIEC WĘGLOWY.

Dnia 3 lipca br. odbyło się w Gdyni poświęcenie statku węglowego s/s „Robur VIII", należącego do floty Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob".

Statek ten wybudowany przez stocznię angielską The Burntisland Shipbuilding w Burntisland (Szkocja), jest nowoczesnym transportowcem węglowym i posiada następujące wymiary: 104.6 m. długości i 15 m. szerokości, 4.300 DWT., 2.864 BRT., 1.611 NRT. Pojemność ładowni wynosi 5.971 m³. Statek posiada urządzenia do szybkiego otwierania i zamykania luk, a pod względem konstrukcyjnym przystosowany jest do żeglugi w lodach. Do napędu służy 3 cylindrowa sprężona maszyna na parę przegrzaną, która może rozwinąć siłę do 1.300 HP. Szybkość statku wynosi 10¼ mil na godzinę. Węglowiec „Robur VIII" jest obok s/s „Wisła", należącego do tow. Żegluga Polska. największym statkiem transportowym polskiej floty handlowej.

Flota węglowa Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" składa się łącznie z 6 statków, w której to liczbie znajduje się 5 transportowców i 1 statek bunkrowy.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MAJU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. maju br. osiągnęły *714.452,8 ton* wobec 760.644.3 ton w miesiącu kwietniu br., 716.161.3 ton w miesiącu maju 1937 r. oraz 596.813,1 ton w mies. maju 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 6,1 procentowy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br., a nieznaczny 0,2%-owy spadek w stosunku do miesiąca maja 1937 r. oraz 19.7%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem majem 1936 r.

Miesiąc maj br. jest trzecim z rzędu miesiącem bieżącego roku, wykazującym spadek obrotów w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku. Miesiąc ten jest zaledwie o 25.361 ton większy od najmniejszych obrotów notowanych w okresie: styczeń — czerwiec br. w miesiącu lutym br.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 107.916,7 ton oraz wywóz zamorski — 606.536,1 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych pięciu miesięcy br. tj. przywóz zamorski łącznie z wywozem zam. — 3.683.775,1 t. wykazują nieznaczny 4,4%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.529.866.7 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 153.908,4 ton, a więc prawie że jedną trzecią tego, co dała nadwyżka w analogicznym okresie czasu 1937 roku w porównaniu z 1936 r.

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu słabnie nadal. Osłabienie wzrostu spowodowane zostało przede wszystkim spadkiem przywozu zamorskiego w okresie: styczeń — maj br. (654.769,1 ton) o 6,9% w porównaniu z analogicznym okresem czasu 1937 roku (703.031,1 ton). Jak poważnie wygląda to załamanie się przywozu, najjaskrawiej ilustruje to porównanie z 52,6%-ym wzrostem w tym samym okresie czasu 1937 roku w stosunku do 1936 roku (460.586,8 ton).

Sytuację ogólną ratuje tu w niewielkim stopniu pomyślne kształtowanie się wywozu zamorskiego, wykazującego w okresie: styczeń — maj br. (3.029.006.— ton) nieznaczny 7,2%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (2.826.835,6 ton). Podobnie, jak w przywozie również i w wywozie daje się zaobserwować osłabienie tempa wzrostu. Tak np. wywóz zamorski w okresie: styczeń — maj 1937 roku (2.826.835,6 ton) wykazał 8,9%-owy wzrost w porównaniu z 1936 rokiem (2.593.780,9 t.)

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (107.916.7 t.) wykazuje 11,5%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (121.970,7 ton), poważny 31,6%-owy spadek w stosunku do miesiąca maja 1937 roku (157.855.1 ton) oraz wzrost 53.9%-owy w porównaniu z miesiącem majem 1936 r. — (102.536,6 t.)

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za ub. miesiąc kwiecień br.): rudy różne i wypałki pirytowe — 7.523 t. (17.237 t.), fosforyty — 12.742 t. (20.864 t.), żużle Thomasa — brak (2.400 t.), nasiona oleiste — 1.301 t. (3.748 t.), owoce świeże — 3.251 t. (5.797 t.), skóry — 2.730 t. (3.907 t.), bawełna — 6.291 t. (6.914 t.), miedź — 1.493 t. (2.121 t.), maszyny, aparaty i części — 709 t. (1.202 t.), oraz samochody, motocykle i części — 512 t. (770 t.)

Wzrosły natomiast pozycje: złomu żelaznego — 39.512 t. (28.707 t.), roślin i materiałów roślinnych — 202 t. (12 t.), żywicy — 868 t. (533 t.), pirytów — 870 t. (brak), asfaltu — 414 t. (2 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 596 t. (298 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 1.025 t. (770 t.), wełny — 3.649 t. (3.285 t.), juty — 1.320 t. (861 t.), szmat — 1.511 t. (1.135 t.). pa-

pieru i makulatury — 810 t. (781 t.), oraz wyrobów żelaznych i metal. — 819 t. (190 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 2½-krotny spadek wywozu rud różnych i wypałków pirytowych oraz ok. 40 procentowy wzrost wywozu złomu żelaznego.

Najlepszą jednakże ilustracją zmian importu w miesiącu sprawozdawczym będzie porównanie z tym samym miesiącem (majem) 1937 roku. Spadek importu zam. w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem majem 1937 roku spowodowały przede wszystkim pozycje grupy hutniczej: rud różnych, wypałków i pirytowych (w nawiasie dane za miesiąc maj 1937 roku) — 7.523 ton (14.321 t.), oraz złomu żelaznego — 39.512 t. (75.039 t.) Poza grupą hutniczą zmniejszył się przywóz: nasion oleistych — 1.301 ton (2.857 t.), kakao — 449 t. (668 t.), pirytów — 870 t. (3.099 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.025 t. (1.142 t.), garbników — 803 t. (1.622 t.), bawełny — 6.291 t. (7.981 t.), przędzy bawełnianej — 139 t. (201 t.), kauczuku — 607 t. (856 t.), wyrobów gumowych — 61 t. (351 t.), papieru i makulatury — 810 t. (2.149 ton), celulozy — 688 t. (827 t.), żelaza surowego — 339 t. (474 t.), miedzi — 1.493 t. (1.703 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 107 t. (242 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu ok. 50 procentowy spadek importu złomu żelaznego.

Wzrost natomiast wykazuje przywóz: owoców świeżych — 3.251 t. (2.227 t.), owoców suszonych — 533 t. (186 t.), orzechów i migdałów — 126 t. (47 t.), herbaty — 110 t. (77 t.), korzeni — 136 t. (59 t.), roślin i materiałów rośl. — 202 t. (83 t.), żywicy 868 t. (519 t.), śledzi solonych — 359 t. (58 t.), olei — 325 t. (122 t.), asfaltu — 414 t. (360 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 596 t. (247 t.), tranu — 185 t. (173 t.), przetworów chemicznych — 249 t. (202 t.), fosforytów — 12.742 t. (9.677 ton), skór — 2.750 t. (1.754 t.), wełny — 3.649 t. (2.546 t.), juty — 1.320 t. (1.128 t.), szmat — 1.511 t. (1.397 t.), cyny — 356 t. (247 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 819 t. (207 t.), maszyn, aparatów i części — 709 t. (344 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 512 t. (474 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem kwietniem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Maj 1938 r.	Kwiecień 1938 r.	Maj 1937 r.
Nasiona różne	17	84	16
nasiona oleiste	1.301	3.748	2.857
ryż surowy	8.171	8.347	6.358
owoce świeże	3.251	3.797	2.227
owoce suszone	533	807	186
konserwy owocowe	8	5	30
orzechy i migdały	126	173	47
kawa	374	501	393
herbata	110	121	77
kakao	449	305	668
korzenie	136	92	59
rośliny i materiały rośl.	202	12	83
żywica	868	533	519
śledzie świeże	—	35	—
śledzie solone	359	199	58
rudy różne i wypałki piryt.	7.523	17.237	14.321
piryty	870	—	3.099
oleje	325	271	122
smoła i smary	29	16	52
asfalt	414	2	360
tłuszcze i oleje roślinne	596	298	247
tłuszcze zwierzęce sur.	1.025	770	1.142
tran	185	134	173
napoje alkoholowe i in.	84	162	119
tytoń	71	146	68
siarka	76	325	220
przetwory chemiczne	249	297	202
farby	38	68	67
garbniki	803	1.082	1.622
fosforyty	12.742	20.864	9.677
żużle Thomasa	—	2.400	—
skóry	2.750	3.907	1.754
wełna	3.649	3.285	2.546
odp. wełny	186	68	81
przędza wełniana	29	17	25
bawełna	6.291	6.914	7.981
odp. bawełny	193	143	122
przędza bawełniana	139	169	201
len, konopie, sisal i inne włókna rośl.	135	63	71
juta	1.320	861	1.128
szmaty	1.511	1.135	1.397
kauczuk	607	672	856
wyroby gumowe	61	30	351
papier i makulatura	810	781	2.149
papa i tektura	57	8	22
celuloza	688	699	827
żelazo surowe	339	763	474
metale różne	284	321	209
złom żelazny	39.512	28.707	75.039
miedź	1.493	2.121	1.703
cyna	356	73	247
cynk	—	—	1
wyroby żel. i metal.	819	190	207
maszyny, aparaty i części	709	1.202	344
części wagonów i lok.	107	117	242
samochody, motocykle i części	512	770	474
różne	4.425	4.124	14.335
razem	107.917	121.971	157.835

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (606.336,1 ton) wykazuje nieznaczny 5%-wy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (638.673,6 t.), 8.6%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1937 r. (558.306,2 t.) oraz 12,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1936 r. (494.276,5 t.)

Nieznaczny ten spadek spowodował przede wszystkim węgiel kamienny, którego wywóz zmniejszył się z 478.749 t. (w kwietniu) na 449.397 t. (w maju) oraz drzewo: bale i słupy — 9.342 t. (11.592 t.) i drzewo tarte — 6.203 t. (15.261 t.)

Poza tymi najpoważniejszymi pozycjami zmniejszył się również wywóz: bekonów — 1.371 t. (1.727 t.), przetworów mięsnych — 2.702 t. (3.775 t.) makuchów — 2.677 t. (3.708 t.). wytłoków buraczanych — brak (3.519 t.), bawełny i odpadków — 155 t. (583 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (1.041 t.), dykt i fornierów — 1.131 t. (1.329 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 731 t. (873 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.946 t. (5.795 t.), naczyń emaliowanych — 86 t. (183 t.), oraz cynku — 836 t. (1.320 t.)

Zwiększył się natomiast wywóz (w nawiasie dane za m. kwiecień br.): zboża — 2.679 t. (1.900 t.), mąki — 300 t. (125 t.), ryżu wyłuszczonego — 271 t. (169 t.), ziemniaków — 206 t. (59 t.), jaj — 4.342 t. (2.542 t.), masła — 1.339 t. (1.087 t.), cementu — 2.929 t. (2.829 t.), węgla bunkrowego — 85.641 t. (74.248 t.), koksu — 2.351 t. (1.414 t.), cukru — 6.576 t. (4.443 t.), konserw warzyw — 450 t. (371 t.), melasy — 1.100 t. (brak), siarczanu amonu — 2.540 t. (brak), salmiaku — 30 t. (17 t.), klepek — 135 t. (brak), żelaza handlowego — 7.465 t. (6.986 t.), blachy żelaznej i stalowej — 3.545 t. (2.217 t.) oraz blachy cynkowej — 313 t. (231 t.)

Nieznaczny wzrost wywozu w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku spowodowały przede wszystkim: węgiel kamienny — 449.397 t. (424.734 t.) oraz węgiel bunkrowy — 85.641 t. (74.248 t.)

Poza grupą artykułów mineralnych wzrósł eksport produktów spożywczych roślinnych i hodowlanych, jak: zboża — 2.679 t. (20 t.), mąki — 300 t. (brak), jaj — 4.342 t. (2.266 t.), masła — 1.339 t. (35 t.), konserw warzyw — 450 t. (103 t.), cukru — 6.576 t. (3.762 t.), makuchów — 2.677 t. (1.190 t.), oraz melasy — 1.100 t. (brak).

Spośród produktów chemicznych wzrósł wywóz: bieli cynkowej — 657 t. (575 t.), oraz przetworów chemicznych — 148 t. (114 t.)

Z grupy drzewa zwiększył się wywóz: bali i słupów — 9.342 t. (360 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (441 t.), oraz klepek — 135 t. (100 ton).

Z produktów hutniczo - metalurgicznych zwiększył się wywóz: blachy żelaznej i stalowej — 3.545 t. (1.660 t.), metali różnych — 14 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 2.946 t. (2.291 t.), oraz blachy cynkowej — 313 t. (268 t.)

Zmniejszył się natomiast wywóz w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem (majem) 1937 roku: strączkowych — 19 t. (40 t.), nasion i roślin — 11 t. (114 t.), mąki ryżowej — brak (420 t.), słodu — 520 t. (762 t.), szynek i innych peklowanych — 210 t. (248 t.), bekonów — 1.371 t. (1.546 t.), koksu — 2.351 t. (20.396 t.), smoły i paku smołowego — 1 t. (316 t.), tłuszczu zwierzęcego — 1 t. (181 t.), przetworów mięsnych — 2.702 t. (2.972 t.), siarczanu amonu — 2.540 t. (3.424 t.), salmiaku — 30 t. (65 t.), karbidu — 98 t. (146 t.), farb — 11 t. (49 t.), saletry — 6 t. (19 t.), skór — 128 t. (191 t.), tkanin — 380 t. (666 t.), bawełny i odpadków — 155 t. (338 t.), drzewa tartego — 6.203 t. (8.377 t.), wyrobów z drzewa — 521 t. (441 t.), dykt i fornierów — 1.131 t. (1.367 t.), mebli giętych — 267 t. (650 t.), papieru — 170 t. (518 t.), papy i tektury — 161 t. (201 t.), celulozy — 1 (629 t.), żelaza surowego — 417 t. (1.379 t.), żelaza handlowego — 7.465 t. (11.810 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 731 t. (4.035 t.), szyn kolejowych — brak (6.189 t.), naczyń emaliowanych — 86 t. (380 t.), oraz cynku — 836 t. (1.816 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 25%-owy spadek wywozu drzewa tartego oraz zanik eksportu szyn kolejowych.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu maju br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem kwietniem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Maj 1938 r.	Kwiecień 1938 r.	Maj 1937 r.
Zboże	2.679	1.900	20
strączkowe	19	—	40
nasiona i rośliny	11	93	114
mąka	300	125	—
mąka pastewna	85	—	—
ryż wyłuszczony	271	169	73
mąka ryżowa	—	—	420
słód	520	920	762
ziemniaki	206	59	15
warzywa	—	20	2
owoce świeże	53	310	30
konserwy owocowe	—	—	6
szynki i inne peklowane	210	332	248
bekony	1.371	1.727	1.546
drób i ptactwo bite	5	23	3
jaja	4.342	2.542	2.266
masło	1.339	1.087	35
cement	2.929	2.829	2.199
sól kuchenna i przem.	355	344	186
węgiel kamienny	449.397	478.749	424.734
węgiel bunkrowy	85.641	74.248	44.337
koks	2.351	1.414	20.396
smoła i pak smołowy	1	—	316
oleje i parafina	—	—	93
tłuszcze zwierzęce	1	2	181
konserwy warzyw	450	371	103
przetwory mięsne	2.702	3.775	2.972
cukier	6.576	4.443	3.762
napoje alkoholowe	21	27	23
makuchy	2.677	3.708	1.190
melasa	1.100	—	—
wytłoki buraczane	—	3.519	214
przetwory chemiczne	148	84	114
siarczan amonu	2.540	—	3.424
salmiak	30	17	65

karbid	98	334	146
farby	11	48	49
biel cynkowa	657	635	575
mączka kostna	—	202	334
saletra	6	11	19
skóry	128	153	191
tkaniny	380	394	666
bawełna i odpadki	155	583	338
bale i słupy	9.342	11.592	360
drzewo tarte	6.203	15.261	8.377
wyroby z drzewa	521	1.041	441
klepki	135	—	100
dykty i forniery	1.131	1.329	1.367
meble gięte	267	268	650
wyroby koszykarskie	47	46	52
papier	170	218	518
papa i tektura	161	153	201
celuloza	1	175	629
żelazo surowe	417	356	1.379
żelazo handlowe	7.465	6.986	11.810
blacha żel. i stalowa	3.545	2.217	1.660
metale różne	14	122	—
wyroby żel. i metal.	731	873	4.035
szyny kolejowe	—	—	6.189
rury żeliwne i żel.	2.946	5.795	2.291
naczynia emaliowane	86	183	380
cynk	836	1.320	1.816
blacha cynkowa	313	231	268
różne	2.420	5.311	3.576
razem	606.536	638.674	558.306

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 540 (497) statków o pojemności 514.214 n. r. t. (511.233 n. r. t.), wyszło zaś 534 (514) statków o pojemności 523.665 n. r. t. (519.654 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Finlandia. Anglia, Norwegia, Niemcy, Stany Zjednoczone Am. P., Łotwa, Estonia, Grecja, Holandia. Rumunia, Z. S. R. R., Panama, W. M. Gdańsk, Litwa oraz Islandia.

Pierwsze cztery bandery pozostają nadal bez zmian. Przesunięciu ulega bandera fińska z szóstego na piąte miejsce, bandera angielska z 8 na 6 miejsce, bandera norweska z 5 na 7 miejsce, bandera niemiecka z 7 na 8 miejsce itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu maju br. wyniósł 952,2 n. r. t. (1.029 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w mies. maju wyniósł 50,8 godzin (51,8 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 57 (65).

Ruch statków w miesiącu maju 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków.

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	60	69.438	56	72.663
W. M. Gdańsk	2	852	3	1.212
Anglia	18	42.734	18	42.670
Dania	97	58.652	100	57.563
Estonia	31	20.477	29	18.917
Finlandia	41	45.977	41	45.486
Grecja	5	10.597	5	11.420
Holandia	18	9.957	18	9.957
Islandia	1	243	1	243
Litwa	1	613	1	613
Łotwa	19	23.836	18	24.082
Niemcy	55	30.966	51	28.981
Norwegia	42	35.158	36	35.243
Panama	2	1.369	2	1.369
Rumunia	2	4.529	1	2.308
Stany Zjedn. A. P.	9	28.201	9	28.201
Szwecja	117	77.581	122	78.862
Włochy	18	50.879	21	61.720
Z. S. R. R.	2	2.155	2	2.155
razem	540	514.214	534	523.665

Ruch pasażerów wykazuje ożywienie. Przyjechało bowiem 1.384 (970) pasażerów, w tym: z Anglii — 64. Argentyny — 136. Belgii — 38. Brazylii — 30. Danii — 59, Finlandii — 8, Francji — 162, Holandii — 7, Kanady — 13, Litwy — 1. Norwegii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 856, oraz ze Szwecji — 5.

Wyjechało zaś 2.599 (2.043) pasażerów, w tym: do Anglii — 592, Argentyny — 728, Brazylii — 52, Danii — 128, Finlandii — 1. Francji — 179, Kanady — 162, Niemiec — 1, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 741, Szwecji — 5, oraz via W. M. Gdańsk — 9 pasażerów.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w czerwcu br. ogółem 134.996,4 t. towarów, wobec 134.501 t. przewiezionych w czerwcu ubiegłego roku i 131.276 t. w czerwcu r. 1936 (należy mieć na uwadze, że w latach poprzednich nie wliczone były przewozy linii palestyńskiej, oraz na statkach zafrachtowanych towarzystwa Gdynia—Ameryka L. ż.) Miesiąc czerwiec w przewozach północnej półkuli w ogóle należy do miesięcy wytchnienia nawigatorów: są to jak wiadomo miesiące: luty — dokowania i wycofania z ruchu statków słabszych i czerwiec — miesiąc przednówka, świąt i zbiorów siana na północy. W miesiącu tym nie należy się spodziewać zasadniczo poważnych zwyżek przewozów, które nastąpić mogą w miesiącach szczególnie intensywnej pracy.

W końcu miesiąca przybył do Gdyni wybudowany w Burntisland (Anglia) nowoczesny transportowiec „Robur VIII“ firmy Polskarob, który zwiększy przewozy miesięczne tego towarzystwa o dalsze 13—18 tysięcy ton miesię-

cznie, zależnie od oddalenia od Gdyni portów przeznaczenia eksportowanego na nim węgla.

Z przewozów ogólnych przypadło w czerwcu na wywóz 76.552,5 ton, na przywóz 43.881,4 t., na tranzyt morski 378 t. i na przewozy między portami zagranicy 14.184,5 ton.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 74.963,4 t. towarów (VI 1937: 81,081 t.), w tym eksportowych 36.225 t. (42.984 t.), importowych 36.633,4 t. (36.523 t.), w tranzycie morskim 378 t. (690 t.), między portami zagranicy 1. 727 t. (884 t.)

Statki liniowe Żeglugi Polskiej przewiozły w tym 28.843 t. towarów wobec 33.990 t. przewiezionych w czerwcu ub. roku, z tego w eksporcie 13.436 t. (17.801 t.), w imporcie 11.302 t. (14.615 t.), w tranzycie morskim 378 t. (884 t.), między portami zagranicy 1.727 t. (690 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.120.4 t. (VI 1937: 47.091 t.) z tego towarów eksportowych 20.789 t. (25.183 t.), importowych 25.331,4 t. (21.908 t.) Specyfikacja towarowa przewozów trampów wykazuje dla czerwca tegorocznego względem zeszłorocznego, małe zmiany: w wywozie z Polski był tylko węgiel, tak samo jak w ub. roku, w przywozie 19.831,4 t. rudy żelaznej i 5.500 t. tomasyny, wobec kostki granitowej, rudy i tomasyny w czerwcu zeszłorocznym. Przewozy importowe tegoroczne trampów Żeglugi Polskiej, znacznie przewyższają zeszłoroczne, co tłumaczy się głównie zastąpieniem powolniej wyładowywanej kostki granitowej znacznie szybciej wyładowywanej (w Gdańsku) rudy żelaznej: przy zastąpieniu przeszło 13 tys. ton kostki granitowej wyładowywaną rudą, nie pozostało to bez wpływu na wydajność pracy statków.

Wysokość przewozów trampowych Żeglugi Polskiej byłaby większa również w eksporcie, gdyby w końcu miesiąca trampy „Wilno" i „Katowice" nie stanęły do ładowania: jeden do Antwerpii, drugi do portów lewantyńskich, jako dodatkowe statki linij regularnych.

Zmniejszenie ilości wagowej towarów przewiezionych na liniach Żeglugi Polskiej w czerwcu br. względem czerwca ub. roku należy przyjąć z zastrzeżeniem, że parokrotne odrzucenie dodatkowego masowego ładunku, tak często obciążającego dziś linie regularne, wyjaśnić może powstającą różnicę: statystyka wagowa w odniesieniu do ruchu statków linii regularnej nigdy nie daje właściwego obrazu pracy linii, opartej przecież głównie na przewozie więcej wartościowych i terminowych ładunków.

Godne jest zanotowania przedłużenie rotacji hamburskiego liniowca Żeglugi Polskiej do Gandawy, która w ten sposób otrzymała raz na dwa tygodnie połączenie z Gdynią i Gdańskiem, bez tego żeby rozkład na linii do Hamburga został zmieniony.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu) dały w tym miesiącu rekordową zwyżkę przewozów z 8.467 ton ładunku w czerwcu ub. roku na 11.390 t. w czerwcu b. roku, z tego 8.519 t. w eksporcie (6.167 t.), oraz 2.871 t. w imporcie (2.320 t.) Na obie linie angielskie — do Londynu i Hull przypadło 11.262 t. (VI 1937: 8.395 t.), w tym 8.484 t. wywozu (6.107 t.) i 2.778 t. przywozu (2.281 t.)

Eksport wyniósł do Londynu 4.567 t. ładunku i 14 koni, w tym 3.986 t. i wszystkie konie przez Gdynię, oraz 581 t. przez Gdańsk. Eksport do Hull dał 3.917 t. i 15 koni, w tym 2.344 t. i wszystkie konie przez Gdynię i 1.573 t. przez Gdańsk.

Importowano z Londynu 834 t., w tym przez Gdynię 793 t., przez Gdańsk 141 t. Importowano z Hull 1.844 t., w tym przez Gdynię 1.668 t., przez Gdańsk 176 t.

Na linii Gdynia — Havre, z zawinięciem również do Londynu, przewieziono pomiędzy Gdynią a Havre 128 t. towarów, w tym 35 t. w eksporcie i 93 t. w imporcie. Linia ta służy głównie przewozowi emigrantów. I tak w czerwcu przewieziono ogółem 378 emigrantów i pasażerów.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe dały bardzo wysokie liczby przewozów pasażerów i towarów: 3.041 pasażerów i 11.065 t. towarów na wszystkich liniach razem, i to mimo, że na linii Zatoki Meksykańskiej wyjątkowo ruchu statków towarzystwa nie było. W czerwcu ub. roku zanotowaliśmy zaledwie 1.900 pasażerów i 4.303 t. towarów, dane te jednakże nie obejmują dodatkowych statków towarowych linii południowo-amerykańskej oraz przewozów linii palestyńskiej.

Na linii północno - amerykańskiej wzrost przewozów był szczególnie znaczny: liniowce wykonały tu po dwie podróże w każdą stronę, przewożąc ogółem 2.388 pasażerów i 3.360 t. towarów (VI 1937: 859 pas. i 1.510 t. towarów), w tym na wyjściu 586 pasażerów i 1.661 ton towarów (VI 1937: 363 pas. i 800 t. towarów), na wejściu 1.461 pas. i 1.683 t. tow. (VI 1937: 496 pas. i 710 t. towarów), wreszcie między portami zagranicy 341 pasażerów i 16 t. towarów (w roku ubiegłym nie podawaliśmy).

Na linii meksykańskiej jeden ze statków po wyładowaniu dokował i ładował w Gdyni, drugi przybył dopiero w pierwszych dniach lipca do Gdyni, wobec czego notowania dla tej linii odpadły.

Na linii południowo-amerykańskiej było po jednym statku pasażerskim w każdą stronę i przewieziono ogółem 1.198 pasażerów oraz 6.510 t. towarów, z tego 4.060 t. na zafrachtowanych dodatkowo statkach obcych, po jednym w każdą stronę, w tym w eksporcie 2.539 ton, w imporcie 1.521 t. Właściwe statki liniowe przewiozły 2.450 t. towarów. Statek na wyjściu miał 737 pasażerów i 1.308 t. towarów, na wejściu 461 pasażerów i 1.142 t. towarów.

Na linii palestyńskiej było po dwa odejścia z Constancy i z portów palestyńskich: traktujący pierwszy ruch jako eksportowy,

drugi jako importowy. Ogółem przewieziono 1.455 pasażerów i 1.164 t. towarów, w tym na wyjściu z Constancy 337 pasażerów i 1.164 t. towarów, na wejściu do Constancy 1.118 pasażerów i 31 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły 37.578 ton węgla (VI 1937: 40.650 t.), w tym 25.136,5 t. węgla eksportowego i 12.441,5 t. węgla zagranicznego, między portami obcymi. Węgiel eksportowy, wywieziony przez Gdynię poszedł do: Szwecji 13.272,5 t., Danii 13.122 t., Norwegii 8.684 t., Niemiec 2.499,5 t. Z polskim węglem wykonano 9 podróży i zawinięto do portów: Oslo (dwukrotnie), Slemmestad, Limhamn (dwukrotnie) Slemmestad, Helsingborg, Aalborg, Göteborg, Gefle, oraz z obcym węglem 4 podróże: z Newcastle do Królewca, z East Hartlepool do Tuborg, dwukrotnie: z Methil do Kopenhagi.

Miesiąc ten jest osobliwym rekordem Polskarobu, co do maksymalnej ilości podróży i ilości przewiezionego na statkach obcego węgla. Z punktu widzenia eksploatacji statków kombinowane przewozy węgla polskiego i angielskiego mogą być korzystniejsze, gdyż szlak pustego przebiegu skraca się. Ciekawe, że jednak każdy statek zdążył wykonać nie ponad trzy kursy z węglem i w wyniku miesięczna nawet się zmniejszyła. Lecz może to tylko skombinowany wpływ „leniwego" miesiąca czerwca i próbności takiego planu. Być może, gdyby statki operowały węglem eksportowym, przewozy byłyby znacznie mniejsze, wobec wyjątkowo dużej ilości dni świątecznych w czerwcu bieżącego roku.

Toteż nie należy przypuszczać, że flota Polskarobu przystąpiła do systematycznych przewozów skombinowanych węgla polskiego i angielskiego, lecz że po „ucieczce od kalendarza" powróci do swych zwykłych eksportów przez Gdynię.

SPRAWOZDANIE Z MORSKIEGO RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC CZERWIEC 1938 ROKU.

(według danych Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni).

Stawki frachtowe utrzymały się przez miesiąc czerwiec na ogół na tym samym poziomie, co w okresie poprzednim.

D r z e w o.

W dziedzinie eksportu drzewa do Anglii panował dalej dość przykry zastój, a to ze względu na niską cenę drzewa. Zaznaczyć należy, iż Finlandia obniżyła tak dalece swe ceny na drzewo, że Polska nie może z drzewem finlandzkim prawie że konkurować. Główną trudnością przy frachtowaniu tonażu pod drzewo jest rozbieżność stawek frachtowych. Armatorzy przeważnie żądają stawek minimalnych. Jednakże udało się zafrachtować z Gdańska kilka statków do Anglii poniżej stawek minimalnych a mianowicie:

papierówka = 2 statki po ca 1—300 fath. do Manchester po 38/6 (stawka minim. 46/9)

kopalniaki = 3 statki po ca 400 fath. do Boness po 34/— (stawka minim. 38/3), 800 fath. do West Hartlepool 33/6 (stawka minim. 39/—), 425 fth. do Hull V. D. po 34/— (stawka minim. 39/—).

Fakt, że frachtowano poniżej stawek minimalnych ustanowionych przez Konferencję Bałtycką spowodowało pewne wrzenie i reakcję ze strony tej ostatniej, która przysłała do Gdańska swego specjalnego delegata na tutejsze zebranie Związku Maklerów celem zbadania na miejscu, jakiego rodzaju trudności stanowią dla eksportu drzewa polskiego stawki minimalne, a z drugiej strony dla stwierdzenia sposobu omijania ich. Na zebraniu tym stwierdzono, że istnieją w Gdańsku firmy, które poza czynnościami maklerskimi zajmują się głównie i innymi rodzajami handlu. bądź to spedytorstwem, bądź to sprzedażą bunkru itd. co pozwala im. mając w swym ręku więcej możliwości zarobkowania, akceptować oferowane przez frachtujących stawki, leżące znacznie poniżej stawek minimalnych. Delegat Konferencji Bałtyckiej ostrzegał maklerów przed akceptowaniem i oferowaniem stawek poniżej ustalonych przez Konferencję, gdyż Konferencja nie omieszka zużyć całego swego wpływu i autorytetu, celem zapobieżenia podobnym odchyleniom i będzie konsekwentnie dążyła do wyeliminowania wyżej wspomnianych maklerów.

Ż a g l o w c e.

W dziedzinie małego tonażu zauważono pewne ożywienie. Zafrachtowano kilka ładunków jęczmienia do Danii po Rkm. 3,50 do 3,75, a w końcu miesiąca zafrachtowano 300 t. jęczmienia po Rmk. 4,50. Skok ten tłumaczy się odpływem tonażu do Finlandii i Szwecji, skąd armatorzy otrzymują lepsze stawki frachtowe. Zafrachtowano również kilka ładunków drzewa D/B/B do Holandii po Hfl. 15/.— za std. Do Danii zafrachtowano również kilka ładunków mąki pastewnej po Dkr. 8.— do 8.50 za 1000 kg. Makuchy frachtowano do 1 portu Danii, położonego nie dalej na północ od Aarhus po Rmk. 4.— do 4.50. Wspomnieć należy również zafrachtowanie żaglowca pod ładunek żelaza sztabowego do Odense 125 ton po Skr. 8,—.

Ogólnie przypuszcza się, że pierwsza połowa lipca w omawianej dziedzinie nie przyniesie jeszcze polepszenia, które ma nastąpić dopiero w drugiej połowie miesiąca, t. zn. po ukończeniu nowych zbiorów.

W ę g i e l.

Ze względu na panującą ciszę w dziedzinie eksportu drzewa, przewidywane polepszenie się stawek w drugiej połowie czerwca nie nastąpiło. Stawki utrzymały się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, przy czym należy zaznaczyć, iż coraz mniej ładun-

ku pojawia się na rynku. Szwecja, jak już podaliśmy, posiada jeszcze wielkie zapasy węgla i dopiero z początkiem jesieni ma nastąpić zwiększenie chłonności rynku szwedzkiego. Również i do Francji w ostatnich dwóch tygodniach zanotowano tylko nieliczne zafrachtowania. Płacono:

2.500 ton do Rouen	= sh.	5/10½
2.100 ton do Rouen	sh.	6/1½
2.800 ton do Bordeaux	sh.	6/9
2.800 ton do Bayonne	sh.	6/9
1.500 ton do Nantes	sh.	7/—
2.000 ton do Lorient	sh.	6/4½
2.500 ton do Marseille	sh.	10/—
1.200 ton do La Nouvelle & Niece	sh.	11/6

Do Holandii oferowano w bieżącym tygodniu 3/3700 ton do Zeebrügge 84/2000 = 3/6. Do Belgii płacono 2500 ton Brügge = 4/3, 2.200 ton Ghent = 4/3.

Również i frachtowanie do Włoch straciło na aktywności ze względu na to, że Monopol Włoski zakontraktował pewną ilość tonażu na timecharter i tymi statkami pokrywa swe zapotrzebowanie.

Poza tym zafrachtowano do Morza Śródziemnego następujące ładunki:

7.500 ton Aleksandria	= 9/3
4/5000 ton Bona i Aleksandria	9/3
drugi port	9/6
5800/6400 Chekka	10/3
7000/7500 Susak lub Slit	9/—
8000 Split	8/—

Również i do Ameryki Południowej zafrachtowano około 4 statki, za które płacono w wielkości 5/6000 ton do Buenos Aires 17/— lub Montevideo 16/—.

DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W ROKU 1937 (ze sprawozdania wygłoszonego na walnym zgromadzeniu członków Instytutu w dniu 4 lipca 1938 r. w lokalu Izby P. H.

Działalność naukowa Instytutu Bałtyckiego biegła w ciągu ubiegłego roku nie tylko nurtem szybkim, ale i pogłębionym, ogarniając nowe dziedziny zagadnień i nowe kierunki badań. Z wydarzeń zewnętrznych szczególnie doniosłe znaczenie dla prac Instytutu miało unormowanie stosunków sąsiedzkich z Litwą, co pozwoli nawiązać bezpośrednią współpracę z nauką litewską, jak też dopomoże do umocnienia kontaktów naukowych, jakie nauka polska ma w Estonii i w Łotwie.

W zakresie akcji wydawniczej Instytutu w ciągu ostatniego roku kontynuowano wydawanie poszczególnych rozpraw z monumentalnej 3-tomowej monografii historycznej Prus Wschodnich, w ramach której ukazały się rozprawy: Dr. Karola Górskiego: „Ustrój państwa i zakonu krzyżackiego“ i Dr. Kazimierza Piwarskiego: „Dzieje polityczne Prus Wschodnich 1621 — 1772“. W roku sprawozdawczym po raz pierwszy objęto też badaniami Pomorze Zachodnie: wielka 3-tomowa historia tego obszaru przedstawi wyczerpująco związki tej ziemi z Rzeczypospolitą i rolę żywiołu polskiego na nim żyjącego. Tom pierwszy pod redakcją Prof. Zygmunta Wojciechowskiego obejmować będzie okres piastowski.

W druku znajduje się obecnie Wydawnictwo zbiorowe „Polska a Inflanty“, zawierające referaty, wygłoszone przez historyków polskich na Kongresie historyków bałtyckich w Rydze.

Zagadnieniom gospodarczo-morskim, ujętym w sposób praktyczno-naukowy poświęcona jest seria prac Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim, spośród których wydano m. in. M. Brzozowskiego: — „Obroty towarowe niemieckich portów morskich“; Gazeła i Ołtarzewskiego „Towarowe usługi morskie“ i Koselnika „Zaopatrywanie okrętów“.

W ciągu ubiegłego roku wydano 4 numery czasopisma angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries“, (razem 666 stron druku, rozmiaru quarto), współpracownikami którego są uczeni wszystkich krajów bałtyckich i skandynawskich, z uczonymi szwedzkimi na czele. — W ostatnim numerze ogłoszono np.: artykuł Dr. E. Thermaeniusa, docenta uniwersytetu w Lundzie pt.: „Geopolityka i geografia polityczna“, ostro krytykujący geopolityczne tezy nauki niemieckiej. W piśmie tym współpracują również uczeni innych krajów, interesujących się regionem bałtyckim, np.: Dr J. De Keuster z Antwerpii ogłosił artykuł o „rywalizacji Antwerpii i Rotterdamu w handlu z krajami regionu bałtyckiego“.

Równie dobrze rozwijał się kwartalnik polski Instytutu „Jantar“, który ma za zadanie informować w sposób naukowy opinię polską o zagadnieniach bałtycko-skandynawkich, ze szczególnym uwzględnieniem południowego wybrzeża Bałtyku od Odry do Niemna. W okresie sprawozdawczym ukazały się 4 numery „Jantara“ (nr 3, 4, 5, 6).

Wydano kompletny i wyczerpujący katalog wydawnictw Instytutu, zawierający całkowity jego dorobek wydawniczy do końca stycznia 1938 roku.

Dzięki subwencji Komisariatu Rządu w Gdyni, przeprowadzono na szeroką skalę zakrojone badania terenowe na obszarze Północnego Pomorza (głównie Kaszub i W. M. Gdańska), w zakresie etnografii i socjologii. Bogaty materiał, zebrany w czasie tych badań jest już przygotowany do druku. W druku znajduje się też duża praca Dr. J. Gajka o etnografii Kaszub, która daje naukową syntezę kultury duchowej i materialnej Kaszub.

Dział informacji naukowej Instytutu Bałtyckiego wykazał w okresie sprawozdawczym wzmożoną działalność, wskutek przyrostu zbioru bibliotecznego oraz wzrostu liczby komunikatów wysyłanych prasie. Poza tym Instytut w łączności z Uniwersytetem Poznańskim urządził w Gdyni w lutym i w marcu br.

t. zw. „Wykłady powszechne" w obsadzie doskonałych fachowców zamiejscowych i miejscowych. Cieszyły się one liczną frekwencją i zainteresowaniem publiczności gdyńskiej.

Zawdzięczając kontaktom zagranicznym Instytutu szereg uczonych zagranicznych odbyło w roku ubiegłym podróże naukowe po Polsce w oparciu o Instytut Bałtycki, m. in. Jacques Ancel, profesor geografii Sorbony, ekonomista duński dr Humlum oraz prof. Eugene Van Cleef z Columbus, Ohio. Uczeni ci opublikowali wyniki swych prac w Polsce: Prof. Ancel o reformie rolnej w Polsce na łamach „Politique etrangere", a dr Humlum o polskim zagłębiu węglowym i naftowym w „Geografisk Tidskrift".

Dzięki staraniom Instytutu nauka polska wzięła udział w tegorocznym kursie dla bałtyckich historyków sztuki, urządzonym przez szwedzki Instytut Bałtycki w Stockholmie. — Polskę reprezentował tam dr Karol Estreicher z Krakowa, który wygłosił w Stockholmie szereg odczytów na temat związków artystycznych polsko-szwedzkich. Równocześnie w ramach wymiany profesorów zaprosił Instytut łącznie z Polskim Towarzystwem Historycznym na jesień bieżącego roku z odczytami do Polski, jednego z najwybitniejszych historyków szwedzkich prof. Nils Ahnlunda.

Działalność Gospodarczego Archiwum Morskiego przy Instytucie Bałtyckim przedstawia się także pokaźnie: rozesłano w serwisie dla prasy i instytucyj gospodarczych szereg notatek z zakresu zagadnień gospodarczo-morskich, powiększono kartotekę bibliografii ekonomicznej; prowadzono stałą statystykę 3 zjawisk żeglugowo-portowych: ruchu statków w portach, udziału bander i przeładunku towarów w portach. Zanotowano też dużą frekwencję w czytelni Gospodarczego Archiwum Morskiego — odwiedziło ją bowiem 1509 osób, co daje przeciętnie 5 osób dziennie. Liczba posiadanych przez czytelnię czasopism ekonomicznych, żeglugowo-statystycznych i geograficznych powiększyła się, dochodząc do cyfry 230 egzemplarzy.

Wydział Pomorzoznawczy w Toruniu rozpoczął działalność od 1 stycznia 1938 r. pod kierownictwem Dr. J. Gajka. Działalność jego pójdzie w 3 kierunkach, a mianowicie: etnograficznym (i to tak co do badań terenowych, jak też organizowania i roztaczania opieki nad pomorskimi regionalnymi muzeami etnograficznymi), historycznym, który obejmie głównie prace nad Pomorskim Atlasem Historycznym w ramach ogólno-polskiego Atlasu Historycznego Polski, realizowanego przez Polską Akademię Umiejętności, wreszcie geograficznym, a raczej antropogeograficznym, w oparciu o pracownię antropogeograficzną, która zostanie zorganizowana jesienią bieżącego roku, przez Dr. Jana Ernsta.

Do prac Wydziału Pomorzoznawczego w Toruniu zaliczyć można rekonstrukcję regionalnych strojów pomorskich, których pokaz odbył się na wielkim zlocie młodzieży pomorskiej w Toruniu w dniu 19 i 20 czerwca br. W lecie br. Wydział Pomorzoznawczy Instytutu przeprowadzi badania etno-socjologiczne na obszarze Kujaw, szczególnie zachodnich.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

KASY BEZPROCENTOWEGO KREDYTU NA POMORZU.

Rozwój życia gospodarczego niesie z sobą nowe formy kredytowe. Do nich należą rozwijające się silnie w ostatnich czasach polskie Kasy Bezprocentowego Kredytu. Są one przejawem pewnego rodzaju solidarności społecznej i traktować je należy jako próbę wciągnięcia w proces gospodarczy ludzi „którzy byli bez jutra". W ogólnym gospodarstwie Kasy Bezprocentowego Kredytu zajmują pozycję bardzo małą. Społeczno - gospodarcze ich znaczenie jest jednak bardzo duże.

Cel Kas Bezprocentowych.

W myśl statutu „celem Kas Bezprocentowego Kredytu jest udzielanie bezprocentowych pożyczek ubogim mieszkańcom na potrzeby wytwórcze w rolnictwie, przemyśle, rzemiośle oraz na potrzeby handlowe".

Kasy te są więc czymś pośrednim między instytucjami ściśle gospodarczymi a charytatywnymi. U podstaw założenia tych Kas tkwi tendencja do podniesienia najdrobniejszych warstw rzemiosła i handlu przez dostarczanie im kredytu dla samoistnego prowadzenia warsztatu.

Jeśli się uwzględni fakt, że w najniższych ogniwach pośrednictwa i w najdrobniejszych warsztatach rzemieślniczych odczuwało się stale brak środków kredytowych, niedostępnych z powodu braku substancji majątkowej, to uznać należy Kasy jako twórczy czynnik gospodarczy.

Dzięki nim bowiem, niezdolne do życia warsztaty, rozwijają się na mocnych podstawach. Poza korzyściami ogólnospołecznymi, powstaje silne drobne rozwijające się kupiectwo.

Dzięki podobnym instytucjom kredytowym, w przyłączonych niedawno do Pomorza powiatach województwa warszawskiego, rozwinęło się silnie drobne kupiectwo żydowskie.

Kasy działające na Pomorzu posiadają statuty, zatwierdzane przez władze. Dobroczynny charakter Kas polega na zbieraniu i koncentracji kapitałów z różnych dostępnych źródeł, które omówimy niżej. Gospodarczy zaś ich charakter polega na zasilaniu w środki kredytowe drobnych, zdolnych do życia placówek.

Do towarzystwa Kasy Bezprocentowego Kredytu może należeć każdy. Członkowie dzielą się na wspierających, (zasilających funduszami) i członków rzeczywistych, korzystających z kredytu. Członkowie rzeczywiści opłacają drobne składki, uchwalane przez walne zebranie (nieraz 25 gr.)

Środki takiej Kasy składają się: 1. ze składek członkowskich, 2. z ofiar, legatów i wkładów bezprocentowych od członków i osób postronnych, 3. z dochodów od „kapitału zasobowego", 4. z wpływów z imprez, 5. subwencji. Kapitał zasobowy, jak i cała wolna gotówka Kas przechowywana jest w bankach państwowych.

Pożyczki.

Kasy udzielają bezprocentowych pożyczek za poręczeniem dwóch członków towarzystwa. Kredytu udziela się na przeciąg jednego roku. Biorący pożyczkę otrzymuje książeczkę obrachunkową, w której notuje się wszelkie wpłaty i wypłaty.

Maksymalna suma pożyczki wynosi przeważnie zł 100. Niektóre zasobniejsze Kasy udzielają pożyczek do zł 500.

Władze Kasy powstają analogicznie jak w innych zrzeszeniach gospodarczych.

Pożyczki są udzielane wyłącznie na cele obrotowe, a nie konsumcyjne i to po dokładnym zapoznaniu się z sytuacją i osobą pożyczkobiorcy. W działalności swej Kasy zaległe pożyczki ściągają rygorystycznie, przy czym uparci dłużnicy, którym dług ściągnięto w drodze skargi, są pozbawieni na przyszłość pomocy ze strony Kasy.

Obecnie na terenie Pomorza rozwija ożywioną działalność około 40 chrześcijańskich Kas Bezprocentowego Kredytu, a wiele znajduje się w stadium organizacji. Działające na naszym terenie Kasy są zrzeszone w Pomorskim Związku Polskich Kas Pożyczek Bezprocentowych w Toruniu.

Na terenie Pomorza działa również około 27 kas żydowskich, zrzeszonych w centrali w Warszawie. Działalność tych jednak Kas jest nieuchwytna.

Na terenie Gdyni założona Kasa Bezprocentowego Kredytu służy dla doraźnej pomocy finansowej kupcom rynkowym i drobnym rzeźnikom straganowym.

Kredyty udzielane mają charakter krótkoterminowych dla uregulowania najpilniejszych zobowiązań. Fundusze tej kasy pochodzą częściowo z subwencji 8 Komisariatu Rządu w Gdyni, częściowo ze składek, dochodów z imprez itp.

Podkreślić należy z uznaniem duże zrozumienie dla akcji powyższych Kas ze strony Banku Gospodarstwa Krajowego i samorządu. Do rozwoju Kas Bezprocentowego Kredytu przyczynia się także silnie Polski Związek Zachodni.

Na ogół Kasy nie spotykają trudności w uzyskaniu pożyczonych sum. Niektóre z Kas, opanowane przez ludzi ruchliwych i energicznych dają bardzo duże wyniki. (K)

TARGI MEBLARSKIE W NOWEM N. WISŁĄ.

Nowe n. Wisłą leży opodal szlaku kolejowego Tczew — Laskowice oraz przy szosie, łączącej Gdynię z Grudziądzem i posiada 5.500 mieszkańców, z czego na miasto i okolicę przypada około 20% mniejszości niemieckiej. Nowe jest dziś największym ośrodkiem przemysłu meblarskiego na Pomorzu i posiada w tym kierunku już pewne tradycje, o czym świadczy fakt istnienia tam ponad 150 lat Cechu Meblarskiego. Po przejęciu Pomorza przez Polskę istniało w Nowem zaledwie kilka warsztatów meblarskich, których liczba wzrosła w ciągu ostatnich lat do 100. Większość warsztatów stanowią przedsiębiorstwa średnie, zatrudniające 10—15 ludzi, jest również kilka przedsiębiorstw większych, zatrudniających ponad 30 ludzi, o charakterze przemysłowym, a także znajdują się placówki o charakterze mieszanym tartaczniczo-przemysłowym.

Spośród warsztatów meblarskich w Nowem niemieckich placówek jest 30%, finansowo na ogół lepiej sytuowanych od placówek polskich.

Urządzone w czasie od 26 VI do 10 VII 1938 r. „Targi Meblarskie" w Nowem są pierwszą tego rodzaju imprezą o charakterze propagandowo-handlowym. Wzięło w nich udział 33 wystawców, z czego 10 wystawców niemieckich. Wystawiono ogółem około 100 kompletów mebli. Poziom eksponatów był na ogół dość wysoki, jakkolwiek jeśli chodzi o charakter ich — monotonny. Jest to niewątpliwie wynikiem wymagań rynku zbytu, którym dotychczas dla przemysłu meblarskiego w Nowem jest w 80% Wolne Miasto Gdańsk, a dalej dopiero rynek Polski, głównie Śląsk i Pomorze. Dawało się odczuwać brak mebli nowoczesnych, toteż wielkim powodzeniem cieszył się wystawiony jeden jedyny komplet mebli — skombinowany, który stanowił połączenie gabinetu męskiego, jadalni i sypialni, również większą ilością transakcyj mógł się pochlubić popularny komplet sypialni, który nadawałby się doskonale dla celów letniskowych na Wybrzeżu. Dokonano także pewnej ilości transakcyj poza-targowych w czasie otwartych targów, co potwierdzają sami wystawcy. Trudno jednak obroty te ująć cyfrowo. Dowodzi to, że nastawienie się przemysłu i rzemiosła meblarskiego w Nowem na produkcję mebli nowoczesnych i niedrogich — może przynieść warsztatom nowskim poważne obroty.

Jeśli chodzi o organizację handlową dla dalszego rozwoju przemysłu-rzemiosła meblarskiego w Nowem poważnie daje się odczuwać brak spółdzielni w sensie centrali handlowej, któraby się zajęła nie tylko sprzedażą na rynku krajowym, lecz również mogłaby z uwagi

na solidność wykonania mebli — liczyć na zbyt ich za granicę, jakkolwiek dotychczas Nowe nie jest jeszcze do tego dostatecznie przygotowane. Spółdzielnia taka mogłaby także z powodzeniem rozwiązać kwestię finansowo-kredytową, co wybitnie przyczyni się do wzrostu produkcji meblarskiej tego ośrodka. Zagadnienie to nasuwa się w związku z usiłowaniami pokrywania w Nowem zapotrzebowania na większe partie mebli, które z uwagi na słabe możliwości finansowe poszczególnych warsztatów, niejednokrotnie wbrew ich interesom kupieckim, nie mogły być uskuteczniane. To samo zjawisko dawało się zresztą odczuwać z zamówieniami na samych Targach.

Ogólna produkcja roczna Nowego wynosi 4,500 kompletów pokojów o wartości około 3 milionów złotych. Produkcję tą można przy odpowiedniej organizacji handlowej i technicznej rozbudowie warsztatów mniejszych i średnich znacznie zwiększyć, co dla rozwoju przemysłu na Pomorzu nie może pozostawać bez znaczenia.

Targi Meblarskie zwiedziło w okresie 2 tygodniowym około 15.000 osób, głównie z Pomorza; byli jednak uczestnicy także z innych dzielnic, co dowodzi większego zainteresowania się rozwojem przem. meblarskiego Pomorza, jakkolwiek posiada ono poważny i lepiej zorganizowany ośrodek konkurencyjny w Swarzędzu na terenie Wielkopolski. Z uwagi na pokaźną ilość transakcyj, uskutecznionych na Targach — samą imprezę uważać można mimo jej pionierskiego charakteru za udaną i byłoby bardzo wskazanym, aby Targi Meblarskie w Nowem przekształciły się na instytucję stałą.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na konieczność budowy Hali Meblarskiej, którаby z jednej strony służyła celom targowym (obecne Targi odbyły się w budynkach szkolnych), a z drugiej gromadziła ewentualny nadmiar produkcji, służąc równocześnie celom handlowym dla kupców przybywających i pragnących pokrywać w Nowem swe zapotrzebowanie. —

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA. — ROZWÓJ KONIUNKTURY.

Ze sprawozdania półrocznego szwedzkiego Instytutu dla Badań Koniunktur wynika, że rozwój koniunktury w licznych państwach europejskich, w znacznym stopniu był uzależniony od ukształtowania się stosunków w Stanach Zjednoczonych, gdzie faktyczne położenie koniunkturalne nie da się właściwie określić, a to ze względu na ogólne stosunki polityczne, jak również ze względu na niepewność poczynionych przez rząd zarządzeń. — Produkcja przemysłowa w Stanach Zjednoczonych zmniejszyła się prawie o jedną trzecią. Zmiany koniunktur w poszczególnych krajach europejskich przedstawiają się różnie. W Belgii spadek w produkcji wynosi jedną czwartą. W Anglii i w państwach północnych koniunktura ulegała tylko bardzo nieznacznemu osłabieniu. W Niemczech natomiast produkcja w tym półroczu wykazuje wzrost, a mianowicie notowano różnicę 10 proc.

Szwecja utrzymala się także na dobrym poziomie, a to dzięki wszelkim możliwym środkom mającym na celu niedopuszczenie do pogorszenia się koniunktury. Indeks produkcji wynoszący w październiku ubiegłego roku 134 obniżył się nieco, a mianowicie do 118 w marcu br. Bezrobocie było 1 kwietnia mniejsze, niż w tym samym czasie w przeszłym roku. Do osiągnięcia takiego rezultatu przyczyniło się przede wszystkim, trwałe ożywienie inwestycyjne i ogólna siła kupna. Dobitnym przykładem, świadczącym o znacznie wzmożonej sile kupna, jest cyfra ostatnio zarejestrowanych nowych samochodów, która o 30 proc. przekracza liczbę roku 1937.

Jedyne, i to bardzo małe osłabienie wykazują przemysł żelazny, stalowy i włókienniczy, lecz wszelkie znaki rokują nadzieję, że nastąpi rychłe polepszenie w tych gałęziach przemysłu. Handel zagraniczny pod względem importu, jak również i eksportu uległ w przeciwstawieniu do roku ubiegłego wzrostowi. W miesiącach od stycznia do kwietnia wartość importu wyniosła 11,4 mil. Kr., a wartość eksportu 69,3 mil. Kr. więcej niż w roku 1937. Przypuszczalnie nastąpi w krótkim czasie lekkie osłabienie koniunktury szwedzkiej, jeżeli sytuacja w Stanach Zjednoczonych nie ulegnie rychłej poprawie. W tym jednak wypadku, dobra podstawa walutowa, ruchliwość na rynku kapitałów i siła kupna będą stawiały skuteczny opór.

ŁOTWA. — HANDEL ZAGRANICZNY W R. 1937

Handel zagraniczny Łotwy w roku 1937 w porównaniu z 1936 r. znacznie wzrósł.

Eksport w roku 1936 wyniósł 138,3 mil. łatów, w roku 1937 261,1 mil. łatów. Import w roku 1936 wyniósł 121,8 mil. łatów, w roku 1937 231.3 mil. łatów.

Cały obrót wzrósł z 260.1 w r. 1936 na 492,4 milion. Ls. w roku 1937, tj. o 89,3 proc. Nadwyżka eksportu nad importem wynosiła w roku 1936 — 16,5 mil. Ls., w roku 1937 — 29,8 milionów Ls.

Porównanie pozycyj wartościowych nie daje jasnego obrazu, uwzględnić bowiem należy dewaluację łata, która nastąpiła w końcu września 1936 r. Gdyby nie spadek wartości łata, to pozycje wartościowe, zarówno wwozu jak i wywozu byłyby mniejsze. O wzroście

obrotu handlowego Łotwy z zagranicą świadczą jednak pozycje ilościowe.

W eksporcie łotewskim największą zwyżkę wykazały surowce i półfabrykaty. W grupie tej największą pozycję stanowi drzewo, którego eksport wzrósł z 0,7 na 1,6 milionów ton (z 37 mil. Ls. na 117,9). Wartość eksportu drzewa stanowi więcej niż połowę całej wartości eksportu łotewskiego. Eksport lnu zmniejszył się z 16 na 7,4 tys. t.

Zmniejszenie się eksportu produktów żywnościowych tłumaczy się przede wszystkim tym, że w przeciwieństwie do 1936 r. w roku 1937 nie eksportowano zboża. Zmniejszył się również eksport konserw rybnych i wyrobów cukierniczych, natomiast wzrósł eksport masła z 17,3 na 19,2 tysięcy ton. Stale wzrasta eksport jaj — w roku 1937 wynosił 24 miliony sztuk, w stosunku do roku 1936 podwoił się. Wzrósł także eksport ryb, bekonów i mięsa.

Eksport nierogacizny pozostał bez zmian, zmniejszył się natomiast eksport bydła rogatego.

Import w r. 1937 wynosił	ton.		100 Ls.	
	1936 r.	1937 r.	1936 r.	1937 r.
Zwierzęta żywe (sztuki)	3.061	2.058	901	926
Produkty żywnościowe	47.646	108.478	6.810	24.542
Surowce i półfabrykaty	974.224	985.992	51.229	89.606
Artykuły przemysłowe	77.697	126.396	62.414	115.271
Metale szlachetne i kamienie drogocenne (kg)	4.512	5.666	513	854
Razem	1100.882	1221.656	121.8	231.2

Znaczną zwyżkę importu wykazują grupy produkty żywnościowe i artykuły przemysłowe. W pierwszym rzędzie wzrósł import towarów potrzebnych rolnictwu, lecz w równej mierze i surowców dla przemysłu oraz maszyn, narzędzi, samochodów etc.. środków dla wytwórczości krajowej.

Handel zagraniczny Łotwy z poszczególnymi krajami przedstawiał się w roku 1937 następująco:

Kraj	Import 1936	Import 1937	Eksport 1936	Eksport 1937	Saldo 1937
	(w milionach łatów)				
Niemcy	46.8	62,6	42,7	92.2	+ 29,6
Wielka Brytania . . .	26.1	47,8	48,3	100.3	+ 52,5
Belgia i Luksemburg	3.5	20.2	7,9	13,5	— 6,7
St. Zj. A. P.	8.6	16,1	6,5	2.9	— 13,1
Holandia	1.6	5.9	4,4	9,8	+ 3,9
Z. S. R. R.	3.6	8.7	4,1	6.6	— 2,1
Szwecja	4,0	8,4	3,0	3.1	— 5,3
Francja	2.1	3.8	3,1	4,7	+ 0.9
Dania	1,7	5,1	0,8	1.3	— 3.8
Norwegia	0,8	1.8	0,3	4.1	+ 2,3
Polska	**1,9**	**4,6**	**0,7**	**0,8**	**— 3,7**
Szwajcaria	1,1	2,6	0,9	2,6	—
Litwa	1.9	1.7	1,4	1.9	+ 0.2
Włochy	0.6	1.8	0,1	1.8	—
Estonia	0.9	1.4	2,3	2.1	+ 0,7
Czechosłowacja . . .	0.7	2.9	0,6	0.4	— 2.5
Finlandia	0.3	1.4	4.4	2,0	+ 0.6



GDYNIA SZÓSTYM PORTEM KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO.

Na podstawie danych statystycznych opublikowany został już wykaz 10 największych portów morskich Europy, w liczbie których znajduje się także Gdynia. Podajemy niżej obroty towarowe tych portów za rok 1937 oraz 1936 (cyfry w nawiasach).

1.	Rotterdam	46.608 tys. ton	(36.768 tys. ton)
2.	Londyn	44.387 tys. ton	(43.015 tys. ton)
3.	Antwerpia	28.431 tys. ton	(25.249 tys. ton)
4.	Hamburg	25.258 tys. ton	(22.038 tys. ton)
5.	Newcastle o/Tyne	16.373 tys. ton	(15.734 tys. ton)
6.	Liverpool	15.698 tys. ton	(14.491 tys. ton)
7.	Marsylia	9.776 tys. ton	(9.249 tys. ton)
8.	Rouen	9.059 tys. ton	(8.002 tys. ton)
9.	Gdynia	9.006 tys. ton	(7.743 tys. ton)
10.	Szczecin	8.330 tys. ton	(8.368 tys. ton.)

Jeśli z wykazu tego wyeliminujemy porty angielskie: Londyn, Newcastle o/Tyne i Liverpool, jako nie zaliczane do portów kontynentu europejskiego — port gdyński zajmuje 6 miejsce i tym samym zaliczany jest do największych w Europie. Na skutek wzrostu obrotów towarowych Gdynia zdystansowała szereg portów zagranicznych m. in. Szczecin i Emden, obroty których w r. 1936 przekraczały analogiczne obroty portu gdyńskiego.

TONAŻ STATKÓW NA WEJŚCIU DO PORTÓW 26 KRAJÓW W ROKU 1937.

Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu ogłosiła w ostatnim zeszycie swego organu „L'economie Internationale" szereg danych statystycznych mających charakteryzować ogólną sytuację gospodarczą państw, będących członkami Izby. Z tych statystyk podajemy poniżej zestawienie tonażu statków na wejściu do portów 26 państw w r. 1937 i procentowy jego stosunek do takiegoż tonażu w 1936 r.

Państwo	Tonaż statków na wejściu w mil. TRB. w 1937 r.	Wzrost (+) lub spadek (—) w porówn. do 1936 r. w %
Łotwa	1,50	+ 38,9
Turcja	9,25	+ 37,2
Stany Zjedn.	51,60	+ 24,2
Gdańsk	4,03	+ 22,1
Polska	5,64	+ 14.6
Holandia	30,51	+ 12,5
Norwegia	8.06	+ 11,8
Szwecja	23,46	+ 8,9
Włochy	90,77	+ 8,7
Belgia	26,86	+ 8,3
Portugalia	31,66	+ 8,2
Niemcy	33,76	+ 7,8
Jugosławia	20,75	+ 7,5
Indie	8,73	+ 7,4
Wielka Brytania	94.17	+ 7,2
Australia	6,42	+ 5,1
Finlandia	6.12	+ 4.6
Francja	54,75	+ 3,9
Estonia	1.07	+ 1,9
Dania	12,41	+ 1.1
Grecja	5,86	+ 0,2
Bułgaria	0.89	— 3.3
Indochiny	3,32	— 4,9
Japonia	72,89	— 4.9
Rumunia	5,07	— 16,9
Chiny	17,73	— 22,0

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ, A PRACA STOCZNI OKRĘTOWYCH W NIEMCZECH.

W 1914 r. tonaż niemieckiej floty handlowej wynosił 5.2 mil. ton brutto, co stanowiło 11,1% tonażu światowego. Obecnie flota niemiecka wykazuje 3,9 mil. ton, czyli 5,8% tonażu światowego, zajmując 5 miejsce po Anglii (17,5 mil. ton), Stanach Zjednoczonych (12,4 mil. ton), Japonii (4,5 mil. ton), Norwegii (4,3 mil. ton). Trzeba jednak zauważyć, że odmłodzenie floty niemieckiej postępuje stosunkowo szybciej, niż renowacja floty światowej, a mianowicie rocznie przybywa w Niemczech 4,75% nowego tonażu, podczas gdy we flocie światowej — tylko 4%. O rozwoju pracy na stoczniach niemieckich budujących statki na rachunek Niemiec i dla zagranicy świadczy następujący szereg liczb za poszczególne lata:

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Na rach. Niemiec	32,0	52.9	129.3	211.7	292,8	423,8
na rachunek obcy	34.6	32,7	93,4	277,2	426,1	306.1

oznaczających stan zamówień przy końcu roku w tysiącach ton.

Ogólna cyfra zamówień na stoczniach niemieckich przy końcu 1937 r. wynosiła 930 tys. ton, a zbudowanych 472 tys. ton, podczas gdy w 1913 r. tylko 835 tys. ton i 380 tys. ton. Wzrasta więc jednocześnie i tonaż spuszczony na wodę na stoczniach niemieckich: (w 1000 ton brutto)

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Na rach. Niemiec	6,6	37,4	30,2	120,9	183,7	182,7
w tym motorowce	4,6	27,9	15,0	40,9	109,4	72,0
na rachunek obcy	52,0	25,2	8,8	90,0	197,7	217,2

Podkreślić tu należy bardzo poważną liczbę tonażu zbudowanego na rachunek obcy. — Angielskie stocznie w 1937 r. na ogólną liczbę 921 tys. ton spuszczonych na wodę, zbudowały na rachunek obcy tylko 125 tys. ton.

ROZWÓJ ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ ZALEŻNY OD ZMIAN KONIUNKTURALNYCH.

Rozwój swej żeglugi, zwłaszcza trampowej zawdzięcza Anglia w dużej mierze korzystnej strukturze obrotów towarowych, polegającej głównie na wywozie węgla, a przywozie zboża. Jednakże dzisiaj wraz z wejściem na rynek międzynarodowy szeregu innych krajów posiadających towar konkurencyjny, eksport węgla Anglii zmniejszył się bardzo poważnie, np. w 1913 r. wynosił on 73,5 mil. ton, a w ubiegłym roku tylko 40 mil. ton, zmniejszyły się również przewozy zboża i to głównie z powodu zmniejszenia międzynarodowych obrotów zbożem. Toteż armatorzy angielscy starają się ubytek tych ładunków masowych zastąpić innymi, rozwijając w tym celu duże wysiłki. Wskazują oni na obowiązek, ze strony importerów brytyjskich popierania własnej bandery i propagują hasło mające przekonać kupców angielskich, że „brytyjskie statki są najlepsze". Hasło to w Anglii staje się coraz popularniejsze i jego realna wartość wyraża się w zmniejszającej się cyfrze udziału obcych bander w przewozach angielskich.

KŁOPOTY STOCZNI ANGIELSKICH.

Stocznie angielskie mają otrzymać w najbliższej przyszłości zamówienia na dwa duże statki po 30,000 TRB., przeznaczone dla Linii Australijsko-Azjatyckiej. Zamówienie to wartości około 3 mil. funtów szterlingów nasuwa pewne refleksje na temat kosztów budowy statków i możliwości ożywienia ruchu budowlanego na stoczniach. Mianowicie zamierzona od dawna przez Linię Australijsko-Azjatycką budowa statków dotąd wstrzymywana była w nadziei, że wysokie ceny budowy statków spadną. Obecna więc decyzja wskazywałaby na bezpłodność dalszego czekania z zamówieniem, które jest widocznie dla towarzystwa pilnym. Według opinii przedstawicieli stoczni, ceny budowy doznać mogą raczej zwyżki, zniżka bowiem nie wydaje się możliwą w najbliższej przyszłości. Dokładne badania przeprowadzone w przemysłach związanych ze stoczniami wykazały jakoby zmniejszenie kosztów budowy było niemożliwe bez równoczesnego obniżenia płac robotniczych, co jednak w obecnych czasach jest wykluczone.

Kwestia czy inne towarzystwa żeglugowe pójdą za przykładem Linii Australijsko-Azjatyckiej i w obawie przed dalszą zwyżką cen budowy, zaczną dawać dotąd wstrzymywane

zamówienia, interesuje w wysokim stopniu stocznie angielskie, jednak przypuszcza się, że w obecnej sytuacji kiedy stosunek między kosztami budowy a zarobkami statków jest jeszcze bardzo niekorzystny należy się liczyć raczej ze wzrostem bezrobocia na stoczniach, jeżeli nie będą przedsięwzięte zarządzenia oficjalne mające na celu obniżenie kosztów budowy.

HOLENDERSKIE STATKI W ANGIELSKIEJ ŻEGLUDZE KABOTAŻOWEJ.

Według Lloyd's Register przy końcu marca rb. było w budowie 265 motorowców małych (pojemności od 100 do 2000 ton brutto), z tego na stocznie holenderskie przypadało 76 jednostek (28 proc.), na niemieckie 54 jednostek (20 proc.) i na angielskie 40 jednostek (15 proc.) Motorowce budowane w Holandii są przeznaczone głównie do żeglugi kabotażowej i śródlądowej. Znanym centrum budowy tych statków jest Groningen.

Ciekawe, że nie tylko stocznie holenderskie przewyższają angielskie w budowie małych statków, ale że i statki holenderskie odgrywają poważną rolę w angielskiej żegludze kabotażowej, jak i w przewozach między portami angieskimi a kontynentem. Tak np. w 1930 r. 232 statki holenderskie przewoziły towary między portami angielskimi, a w 1936 r. liczba ta wzrosła już do 1.673 statków, a następnie jeszcze więcej.

ZJAZD HANZEATYCKI W ANTWERPII.

Na zaproszenie Zarządu Miasta w Antwerpii odbył się tam w czasie od 30 VI do 2 VII br. Zjazd Hanzeatycki, w którym wzięły udział delegacje z byłych miast hanzeatyckich i innych portów zachodnio-europejskich, w liczbie około 215 osób z zagranicy.

W Zjeździe wzięły udział następujące kraje: Anglia, Dania, Francja, Holandia, Norwegia, Niemcy, Polska, Szwecja, Szwajcaria i państwa bałtyckie łącznie z Wolnym Miastem Gdańskiem.

Delegatami polskimi byli: radca Moderow z Rady Portu w Gdańsku oraz naczelnik Borkowski z Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na wniosek prezesa Zjazdu powzięto uchwałę powołania specjalnego komitetu, któryby zbadał praktyczne możliwości utworzenia związku europejskich portów na wzór dawniejszej „Hanzy". Podyktowane to jest chęcią wyeliminowania lub choćby tylko złagodzenia niezdrowej konkurencji poszczególnych portów w myśl tradycyjnego hasła Antwerpii „żyj i pozwól żyć". Uchwała ta, powzięta jednomyślnie, wskazywałaby na gotowość przystąpienia do współpracy gospodarczej między portami europejskimi, zdaje się jednak, że droga do urzeczywistnienia tej współpracy jest jeszcze daleka. Powołanie do życia międzynarodowego Związku Miast Portowych, jak przewiduje prasa zagraniczna, będzie równoznaczne z utworzeniem żeglugowo-portowej Ligi Narodów w ramach pewnej zainteresowanej grupy państw europejskich.

WYSTAWA URZĄDZEŃ I UTENSYLIÓW KONTENERÓW W BRUKSELI.

W związku z odbytym ostatnio III Międzynarodowym Tygodniem Kontenerów w Brukseli, urządzona została na stacji Petit-Ile pod Brukselą wystawa urządzeń i utensyliów do skrzyń zbiorczych. Wśród eksponatów znajdowały się rozmaite urządzenia i przybory, używane do przeładunku i wysyłek różnych towarów drobnicowych. Wystawa została zwiedzona przez uczestników Międzynarodowego Tygodnia Kontenerów oraz miejscowe sfery spedycyjno-transportowe.

SENSACYJNY WYNALAZEK W SHIPPINGU.

Jak podaje kopenhaski „The Scandinavian Shipping Gazette", demonstrowany był w Budapeszcie przed grupą fachowców nowy sposób poruszania statku z daleko większą od obecnej szybkością, ale przy użyciu stosunkowo mniejszej siły napędowej. Wynalazek dotyczy t. zw. „spiralnego cylindra", który zastępuje używaną obecnie śrubę. Przy demonstracji model osiągnął szybkość 216 kilometrów na godzinę. Wynalazcy obliczają, że przy zastosowaniu tego wynalazku do statku „Queen Mary" szybkość wzrosłaby do 150 km na godzinę, przy obecnej sile napędowej. Wynalazek został opatentowany. Specjalną uwagę nań zwrócili Niemcy.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

OSOBNE OPŁATY ZA CZYNNOŚCI FUNKCJONARIUSZÓW CELNYCH.

Sprawę pobierania osobnych opłat za wykonywanie czynności przez funkcjonariuszów celnych, poza miejscem urzędowym lub poza czasem urzędowym oraz za konwojowanie i strzeżenie towarów, regulują przepisy rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 16 VI 1937 r. (Dz. URP. nr 48/1937 poz. 375, patrz G. S. I. nr 45 z 1937 r. str. 4) oraz wyjaśnienia, zawarte w okólniku Ministerstwa Skarbu z dn. 15 V 1937 r. (Dz. Urz. Min. Sk. nr 18/1937 poz. 632, patrz G. S. I. nr 49 z 1937 r. str. 5).

Ostatnio Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 31 V 1938 r. (Okólnik C 141 L. D. IV. 11014/3/38) uzupełniło wspomniany okólnik, zniżając wysokość opłaty, pobieranej za czynności funkcjonariuszów celnych, związane z nadzorem nad zużyciem skrawków papieru i makulatury, sprowadzanych bez cła przez

papiernie — do przerobu na tekturę, papier i karton (zwolnienie od cła następuje na mocy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 IV 1938 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła — wykaz nr 1 (Dz. URP. nr 30/1938 poz. 271) — na podstawie zaświadczeń izb przemysłowo-handlowych.

Dotychczas, zgodnie z ogólnymi zasadami, zawartymi w przepisach § 3 rozporządzenia z dnia 16 VI 1937 r., o ile cło normalne (autonomiczne), przypadające od odprawianych na podstawie jednego zgłoszenia celnego skrawków i makulatury, było niższe od 5.000 zł, opłata, o której wyżej mowa — wynosiła 4% przypadającego cła, nie mniej jednak niż 25 zł. Przy wyższych sumach przypadającego cła zachodzi zniżka wysokości opłat, według ustalonej skali. (Dz. U. R. P. Nr 48/1937 poz. 375, patrz G. S. I. Nr 45 z 1937 r. str. 4).

Korzystając z uprawnień przewidzianych w § 5 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia, upoważniających do obniżania opłat w poszczególnych przypadkach, Ministerstwo Skarbu drogą okólnika z dnia 31 V 1938 r. wprowadziło nadzór nad zużyciem skrawków papieru i makulatury.

WYWÓZ OGÓRKÓW W PUSZKACH DO U. S. A.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu — w myśl postanowień § 6 p. 2 obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 VII 1937 r. (Monitor Polski Nr 167, poz. 280 — G. S. I. Nr 51/1937) o trybie postępowania przy wydawaniu zaświadczeń na wolny od cła wywóz grzybów jadalnych suszonych, solonych i marynowanych, konserw rybnych i ogórków — wstrzymało w dniu 27 VI 1938 r., aż do odwołania, wydawanie zaświadczeń na zwolnienie od cła wywozowego ogórków w puszkach, wywożonych do St. Zjedn. A. P.

SYSTEMY ZABEZPIECZANIA PŁATNOŚCI W KANADZIE.

W Kanadzie, podobnie jak i w Stanach Zjednoczonych A. P., zaczyna rozwijać się system sprzedaży przy pomocy firm faktorskich, zwłaszcza w niektórych branżach. System ten polega na przejmowaniu przez domy bankierskie gwarancji płatności, przypadających od odbiorców kanadyjskich. W ogólnych zarysach system ten, w zależności od warunków stawianych przez firmy bankierskie, wygląda następująco:

Każda transakcja sprzedaży musi być aprobowana przez firmę faktorską, przy czym przed definitywnym przyjęciem zamówienia, agent handlowy musi uzyskać zgodę faktora zarówno co do wyboru firmy importowej, jak i wysokości zamówienia. W wypadku dokonywania sprzedaży przy pomocy firmy faktorskiej, wszelkie transakcje eksportowe danej firmy na rynku kanadyjskim, muszą być dokonywane za pośrednictwem firmy faktorskiej. Ograniczenie gwarancji płatności tylko do firm mniejszych, a przeprowadzanie transakcyj z poważnymi odbiorcami poza faktorem, jest niemożliwe. Firma faktorska prowadzi całą księgowość firmy eksportowej, w zakresie dostaw na rynek kanadyjski, przy czym eksporter dostarcza faktury firmie pośredniczącej, a ta z kolei wręcza je odbiorcom kanadyjskim w imieniu eksportera zagranicznego, ściąga należność i przekazuje należną kwotę eksporterowi co miesiąc, bez względu na to, czy odbiorca kanadyjski wywiązał się ze swych zobowiązań czy też nie.

Eksporter zagraniczny, który wysyła towar na imię odbiorcy, musi jednak towar ten fakturować za pośrednictwem faktora i wskazać odbiorcy kanadyjskiemu, że należność ma być uregulowana firmie faktorskiej.

W wypadku, jeżeli w transakcji uczestniczy agent handlowy, firma faktorska wypłaca mu należną prowizję, potrącając ją z kwot, przekazywanych eksporterowi zagranicznemu.

Koszty firm faktorskich z tytułu ubezpieczenia płatności i obsługi firm eksportowych wynoszą 3 proc. sumy faktury.

Firmy faktorskie mogą w wypadku, gdy eksporter zagraniczny udziela odbiorcy kredytu do 60 dni, przekazywać eksporterowi całą należność niezwłocznie po zaakceptowaniu towaru przez odbiorcę, z tym, że opłata na rzecz faktora powiększa się o 1 proc. sumy faktury. Dodać należy, że gwarancje płatności dotyczą towarów akceptowanych przez odbiorcę. W wypadku bankructwa odbiorcy, firma fakturowa magazynuje resztę towaru nieodebranego przez odbiorcę i stawia go do dyspozycji eksportera po cenie fakturowanej. Umowa faktorska jest zawierana zwykle na okres 2-letni.

Omówiony powyżej system działa niewątpliwie na podrożenie towaru o 3 — 4 proc., co niejednokrotnie może stanowić już o niekonkurencyjności jego ceny. Poważne firmy importowe kanadyjskie na ogół nie godzą się na przeprowadzanie transakcyj przez firmy faktorskie, a znając koszt asekuracji tego typu, żądają obniżki cen o 3 proc. W razie odmowy eksportera zagranicznego co do przeprowadzenia płatności bezpośrednio, mogą nieraz całkowicie zrezygnować z nabywania towaru od danej firmy eksportowej. System płatności poza pośrednictwem firm faktorskich, może być, zgodnie z opinią firm kanadyjskich, stosowany przy dostawach towarów, sprzedawanych w drobnych ilościach mniejszym firmom odbiorczym.

Dostawy do firm poważnych, które nie godzą się na pośrednictwo firm faktorskich, nie mogą być inaczej zabezpieczone niż w drodze zasięgnięcia informacyj o zdolności finansowej odbiorcy kanadyjskiego. Należy nadmienić, że istnieje na terenie Kanady wywiadow-

nia handlowa, mianowicie firma Dun & Bradstreet, posiadająca oddziały we wszystkich ważniejszych miastach Kanady, której informacje handlowe są całkowicie miarodajne. — W związku z tym firmy polskie winny korzystać z usług wspomnianej wywiadowni, a nie opierać się na referencjach banków kanadyjskich, zazwyczaj zbyt ostrożnych i ogólnikowych i nie dających dokładnego obrazu zdolności finansowych firm kanadyjskich.

SPRAWY PODATKOWE

ZWOLNIENIE ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH OD PODATKU OD LOKALI.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 24 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 8140/3/38 Dz. Urz. Min. Sk. nr 18) wyjaśniło, iż zwolnienie od podatku od lokali tych lokali, które w całości lub w części zajęte są przez zakłady przemysłowe (na podst. art. 2 pkt. 3 dekretu Prez. RP. z 14 XI 1935 r. o podatku od lokali — Dz. URP. nr 82), dotyczy również przypadków, gdy lokale (części lokali) zajęte są przez zakłady przemysłowe, prowadzone nie przez osoby obowiązane do opłacania podatku (właściciela lokalu, głównego lokatora), lecz przez inne osoby (podnajemców, członków rodziny głównego lokatora itd.)

ZEZWOLENIE POŚREDNIKOM HANDLOWYM NA ZATRUDNIANIE ABSOLWENTÓW SZKÓŁ HANDLOWYCH.

Na podstawie postanowień art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. URP. z 1936 r. nr 46, poz. 339) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27 VI 1938 r. (L. D. V. 3946/4/38) zezwoliło pośrednikom handlowym, którzy nabyli właściwe świadectwa kategorii II-b na osobiste zajęcia przemysłowe (część III lit. D. taryfy, załączonej do art. 23 ustawy), na zatrudnianie najwyżej dwóch absolwentów szkół handlowych wszelkich typów i stopni, w okresie lat dwóch od daty ukończenia przez nich szkoły, bez obowiązku dopłacenia różnicy ceny świadectwa przemysłowego kat. II-b na osobiste zajęcie przemysłowe i świadectwa kategorii II dla przedsiębiorstw handlowych (cz. II — lit. A rozdz. VI taryfy).

Ulga powyższa przysługuje z urzędu (bez składania indywidualnych podań) i ma zastosowanie, poczynając od dnia 1 lipca 1938 r.

ULGI PODATKOWE DLA EKSPORTU WYROBÓW RZEMIEŚLNICZYCH, DOKONANYCH NA RACHUNEK „CENTRALI HANDLOWEJ RZEMIOSŁA".

Ukazał się okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 24 czerwca br. L. D. V. 7772/4/38, wydany na skutek starań Centrali Handlowej Rzemiosła, popartej przez Związek Izb Rzemieślniczych RP., którym zwalnia się od podatku przemysłowego od obrotu sprzedaż eksportową wyrobów rzemieślniczych dokonaną przez zakłady rzemieślnicze w roku 1938 na rachunek „Centrali Handlowej Rzemiosła" sp. z o. o. w Warszawie, ul. Zielna 13. Ulga ta przysługuje z urzędu i będzie miała zastosowanie po raz pierwszy przy wymiarze podatku przemysłowego od obrotu za rok 1938, t. zn. przy złożeniu zeznania w terminie do dnia 1 marca 1939 r. Ulga ta przysługuje jedynie zakładom rzemieślniczym prowadzącym prawidłowe (uproszczone) księgi handlowe.

ULGI DLA NABYWCÓW POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

W rozdziale VIII ustawy z dnia 9 IV 1938 r. o ulgach inwestycyjnych (Dz. URP. nr 26, poz. 224) zawarte są przepisy o ulgach dla nabywców pojazdów mechanicznych i statków powietrznych. W myśl art. 41 ust. 1 tej ustawy termin wnoszenia podań o ulgi przez osoby, opłacające podatek dochodowy z działu II ustawy o tym podatku oraz podatek specjalny, upływa z dniem 15 kwietnia roku, następującego po roku, w którym należność za nabyty pojazd lub statek została w całości uiszczona.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 8 VI 1938 r. (okólnik L. D. V. 14661/1/38), wyjaśniło, że termin powyższy jest ostateczny, lecz że nie wyklucza on bynajmniej możności wcześniejszego złożenia podania i zastosowania przysługującej płatnikowi ulgi. Wspomniana ulga może być udzielona już w ciągu roku, w którym cenę nabycia pojazdu lub statku uiszczono, o ile tylko suma podatku dochodowego lub specjalnego (lub obu tych podatków razem), potrąconego płatnikowi w ciągu kilku miesięcy roku kalendarzowego, pokrywa w całości sumę, przypadającą temu płatnikowi do zwrotu z tytułu prawa do ulgi.

Przykład I. — Płatnikowi z uposażeniem zł 2.000 miesięcznie potrącono tytułem podatku dochodowego w ciągu miesięcy styczeń — maj 1938 r. zł 1.840. Płatnik ten nabył w maju pojazd w cenie zł 6.000, płacąc całą należność. — Tytułem ulgi przypada mu do zwrotu 20 proc. ceny pojazdu, czyli suma zł 1,200. Ponieważ suma ta znajduje w całości pokrycie w sumie podatku, potrąconego za pierwsze 5 miesięcy bieżącego roku (zł 1.840), płatnik ten może wnieść podanie o zwrot sumy zł 1.200 natychmiast po nabyciu pojazdu, a urząd skarbowy jest obowiązany podanie to bezzwłocznie rozpatrzeć i zarządzić zwrot podatku.

Przykład II. — Płatnik z uposażeniem zł 2.000 miesięcznie, otrzymywanym od dnia 1 I 1938 roku, nabywa w maju pojazd w cenie zł 15,000, płacąc natychmiast całą należność. — Suma, przypadająca płatnikowi do zwrotu tytułem ulgi, wynosi zł 3.000. Suma ta nie znaj-

duje pokrycia w sumie potrąconego temu płatnikowi podatku dochodowego za pierwsze 5 miesięcy bieżącego roku (1.840), wobec czego zwrot podatku już w miesiącu maju nie może nastąpić. Suma ta atoli znajdzie pokrycie w sumie podatku, potrąconego płatnikowi za miesiące styczeń — sierpień (zł 3.312). Płatnikowi temu więc należy zwrócić przypadającą mu do zwrotu sumę zł 3.000 w sierpniu lub wrześniu w zależności od tego, czy pobiera on wynagrodzenie z góry lub z dołu.

Przytoczone powyżej obydwa przykłady mają oczywiście zastosowanie tylko w tych przypadkach, w których podatek został wpłacony do kasy właściwego urzędu.

Zasada powyższa będzie zawarta w opracowanym obecnie rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o ulgach inwestycyjnych. — Do tego czasu zasada ta — na mocy zarządzenia Ministerstwa Skarbu — ma być stosowana na podstawie omawianego okólnika.

SPRAWY SOCJALNE

GODZINY NADLICZBOWE.

Na tle ustawy z dnia 18 XII 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu — zanotować należy następujące orzeczenie Sądu Najwyższego, zawierające interpretację przepisów powyższej ustawy:

1. „Przepisy ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu, określające czas zatrudnienia pracowników i zabraniające zatrudniania ich ponad 46 godzin tygodniowo, stanowią normy prawa publicznego, które nie mogą być zmienione umową w ten sposób, iż pracownik ma wykonać dziennie określoną ilość pracy, która przy przyjęciu za podstawę normalnej wydajności pracy pracownika, okazałaby się niemożliwą do wykonania w czasie ustawowym" — (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 25 XI 1937 r. L. C. I. 334/37).

Powyższe stanowisko Sądu Najwyższego oznacza, iż umowa o pracę, nieustalająca godzin pracy, nakładająca na pracownika obowiązek wykonania — za umówione wynagrodzenie — pewnej ilości pracy, wymagającej więcej niż 46 godzin pracy w tygodniu, w niczym nie ogranicza praw pracownika do wynagrodzenia za pracę objętą umową, a wykonaną w godzinach nadliczbowych.

2. „Gdy strony zawarły w umowie ośmiogodzinny dzień pracy, faktycznie zaś praca ta trwała dłużej, to ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu nie stoi na przeszkodzie do zasądzenia wynagrodzenia za nadliczbowo przepracowane godziny, na podstawie ogólnych przepisów prawa, zależnie od ustalonych w sprawie okoliczności" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 16 XI — 15 XII 1937 r. L. C. 283/37.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOLEJOWA KOMUNIKACJA POLSKO-LITEWSKA.

Z dniem 1 VII 1938 r. zostanie otwarta komunikacja bezpośrednia polsko-litewska. — Przygotowano do ruchu przejście graniczne pod Zawiasami. Stacjami taryfowymi, które będą załatwiały formalności przewozowe, są: Landwarów po stronie polskiej oraz Vievis po stronie litewskiej. Przewóz odbywać się będzie bez przeładunku. Do przewozu dopuszczone są przesyłki zwyczajne i pośpieszne.

TARYFY TOWAROWE W KOMUNIKACJI Z LITWĄ.

Do czasu wprowadzenia taryfy związkowej polsko-litewskiej, przewóz dokonywany będzie na podstawie ogólnych zasad taryfowych, stosowanych w obrocie z zagranicą z podanymi poniżej odchyleniami:

Przesyłki przewozi się za międzynarodowym listem przewozowym. Napis w nagłówku listu przewozowego: „Międzynarodowy przewóz kolejami żelaznymi" należy przed wypełnieniem zastąpić słowami: „Polsko-litewska bezpośrednia komunikacja towarowa". W tekście listu przewozowego należy poza tym pod nagłówkiem skreślić słowa: „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi jak również".

Przy przewozie przesyłek obowiązują taryfy wewnętrzne obu krajów. W przypadkach przeekspediowania mogą mieć zastosowanie taryfy bezpośrednie (związkowe), obowiązujące na drodze przewozu.

Dopuszczono opłacanie przewoźnego z góry za całą odległość przewozu od stacji nadania do stacji przeznaczenia przesyłki.

Częściowe opłacanie przewoźnego z góry dozwolone jest tylko do punktu przejściowego. Uiszczenie przewoźnego z góry w pewnej określonej sumie nie jest dozwolone.

Stosowanie zaliczek i zaliczeń nie zostało dopuszczone.

Należności przewozowe pobierane będą w walucie tego kraju, w którym następuje zapłata przewoźnego (w złotych lub litach). — Należności te przerachowuje się następnie według kursu: 100 złotych równa się 113 litów, 100 litów równa się 90 złotych.

Za użycie opon ochronnych, będących własnością kolei, pobiera się przy przewozie z Litwy do Polski — opłaty za litewski przebieg, według wewnętrznej taryfy kolei litewskich. z doliczeniem po 17 litów od każdej przesyłki. Przy przewozie z Polski do Litwy — opłaty za polski przebieg według polskiej taryfy wewnętrznej, plus 15 złotych od przesyłki.

Przy przeekspediowaniu przesyłki kolej, która dokonuje tej czynności, pobiera za dalsze użycie opon, prócz należności wyż. podanej, jeszcze opłaty, wskazane w odnośnych taryfach wewnętrznych lub związkowych.

TRANZYT Z LITWY PRZEZ POLSKĘ.

W komunikacji między Litwą z jednej strony a stacjami kolei położonych poza Polską z drugiej strony — dopuszczone zostało przeekspediowanie przesyłek przez kolej na stacji Landwarów.

Przeekspediowanie dokonywane jest przez Ajencję Celną P. K. P., przy czym nie pobiera się oddzielnych opłat za ponowne nadanie przesyłki. Pobierane są natomiast wskazane w taryfie opłaty: za list przewozowy, za ew. wypełnienie tegoż listu przez pracownika kolejowego, za załatwienie formalności celnych itp., oraz za wydatki w gotowiźnie, poniesione przez kolej na rachunek właściciela towaru (opłaty stemplowe, pocztowe).

Nadawca, który pragnie przeekspediować przesyłkę winien wskazać jako stację przeznaczenia Landwarów, a jako odbiorcę — Ajencję Celną PKP. w Landwarowie.

W rubryce listu przewozowego „Inne oświadczenia“ nadawca powinien zamieścić oświadczenie następującej treści: „Do przeekspediowania przez kolej dla...“ (wskazać odbiorcę przesyłki i stację przeznaczenia). Oświadczenie to stanowi dla Ajencji Celnej w Landwarowie zlecenie sporządzenia nowego listu przewozowego i podpisania go w imieniu pierwotnego nadawcy, który pozostaje wyłączną osobą uprawnioną i zobowiązaną z tytułu tegoż listu przewozowego.

Przesyłki kierowane w kierunku z Litwy, powinny być nadawane do przewozu w komunikacji towarowej polsko-litewskiej za przewidzianym dla tej komunikacji bezpośrednim listem przewozowym do stacji Landwarów; dalej zaś nadaje się je ponownie i odprawia się za odpowiednim bezpośrednim listem przewozowym, z zastosowaniem właściwych taryf wewnętrznych lub związkowych, obowiązujących na drodze przewozu. W pierwotnym liście przewozowym bezpośrednim, nadawca powinien zażądać odprawienia przesyłki do stacji Landwarów na podstawie polsko-litewskiej bezpośredniej komunikacji towarowej.

Obciążanie przesyłek zaliczkami i zaliczeniami nie jest dozwolone.

Przewoźne i opłaty dodatkowe oraz inne koszty, powstałe w czasie przewozu przesyłek od stacji nadania do stacji przeekspediowania, mogą być (z wyjątkiem przypadków, gdy właściwe przepisy przewidują przymus opłacania z góry) — przekazywane do pobrania od odbiorcy albo opłacane z góry przez nadawcę. Przewoźne, opłaty dodatkowe, oraz inne koszty, powstałe za odległość przewozu od stacji przeekspediowania do ostatecznej stacji przeznaczenia, muszą być zawsze przekazane do pobrania od odbiorcy.

TRANZYT Z POLSKI PRZEZ LITWĘ.

Dla komunikacji pomiędzy Polską z jednej strony, a stacjami kolei położonych poza Litwą z drugiej strony — dopuszczono przeekspediowanie przesyłek przez kolej na stacji Vievis.

Przeekspediowania dokonuje Agentura Celna kolei w Vievis „Lietuvos Geležinkeliu Muitines Agentura Vievyje“. Kolej litewska pobiera w tym wypadku specjalną opłatę przewidzianą za ponowne nadanie przesyłki — według litewskiej taryfy wewnętrznej.

Inne zasady przewozu towarów tranzytem przez Litwę odpowiadają przepisom o tranzycie z Litwy przez Polskę.

WYDAWNICTWA

ŻEGLUGA W ZAGRANICZNEJ POLITYCE GOSPODARCZEJ.

Hainz Heckhoff. — „Die Seeschiffahrt in der Aussenwirtschaftspolitik“. — Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 6. Köln 1938. Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski. 222 Seiten. RM 8,—.

Literatura na temat polityki subwencyj w żegludze poszczególnych krajów jest dość bogata. Natomiast mniej jest prac naukowych traktujących o żegludze w zagranicznej polityce gospodarczej. Lukę tę wypełnia wyżej wymieniona praca. Daje ona dokładny obraz wpływu na żeglugę międzypaństwowych umów handlowych i żeglugowych lub zarządzeń wewnętrzno-państwowych.

Pierwsza część pracy, ogólna, dotyczy treści i skutków różnych posunięć politycznych w dziedzinie transportu morskiego rozpatrywanych systematycznie w dwóch grupach: 1) aktów mających bezpośredni wpływ, jak wykluczenie lub różne traktowanie bander i towarów, klauzula największego uprzywilejowania, etc. 2) aktów działających pośrednio, jak polityka celna, taryfy kolejowe, subwencje etc. Druga część traktuje o polityce żeglugowej poszczególnych krajów jak Niemcy. Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Francja, Hiszpania, Portugalia i Japonia.

TRANSPORT TOWAROWY.

Dr Josef Hellauer. — Güterverkehr. Ein Lehr — und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis. Jena., Verlag Gustav Fischer 1938. RM. 7.—

Podręcznik ten, cenny dla studiujących i dla sfer gospodarczych, omawia na 178 stronach transport towarów. W systematycznym układzie 10 rozdziałów rozbitych na liczne poddziały omówione są: ogólne pojęcie frachtu, transport towarów: kolejowy, samochodowy, żeglugowo-morski, żeglugowo-śródlądowy, powietrzny, pocztowy, przeładunek, składownictwo, ekspedycja. Alfabetyczny skorowidz rzeczowy ze wskazaniem stron ułatwia natychmiastowe znalezienie potrzebnej informacji. — Obszerna bibliografia jest podana w uwagach przy tekście.

PRZETARGI

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu rozpisuje przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów: ściernic sztuk 2130, wg rysunku i warunków technicznych, świdrów do metali spiralnych szt. 3400, tygli grafitowych sztuk 32, papieru szkłem nabijanego nr 0 — 4 arkuszy 8860 wg warunków technicznych, papieru szmerglowego nr od 0 — 4 arkuszy 2400 wg warunków technicznych. płótna szmerglowego cd nr 0 — 4 arkuszy 20.000, szmerglu w proszku od nr 000 — 5 kg — 400. Ceny jednostkowe winny być podane franko st. Bydgoszcz lub loco st. załadowania z opakowaniem oraz termin dostawy każdej partii, gdyż dostawa będzie sukcesywna.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3 proc. wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 26 VII 1938 r. o godz. 11. Oferty mogą być wysłane pocztą.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 26 VII 38 r. o godzinie 11 w gmachu DOKP. Toruń.

PRZETARG DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu, rozpisuje przetarg nieograniczony na:

1) budowę linii napowietrznej, doprowadzającej energ. elektryczną do wież reflektorowych o długości około 1 km.

2) dostawę 21 sztuk reflektorów, do żarówek do 1500 W. do umieszczenia na wieżach reflektorowych 30 m. Ślepe kosztorysy wraz z opisami technicznymi i warunkami dostawy można będzie otrzymać w gmachu DOKP. Toruń, pokój 302. wzgl. pocztą za opłatą 2 zł na każdą poz. przetargu.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski m. Grudziądza ogłasza przetarg publiczny na wykonanie robót: ziemnych, izolacyjnych, murarskich, betoniarskich, tynkarskich i ciesielskich, przy budowie Szkoły Powszechnej przy ulicy Mikołaja z Ryńska.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również można otrzymać warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 5 zł.

Oferty na przepisowych drukach z napisem: *„Oferta na budowę Szkoły Powszechnej"* należy składać w Zarządzie Miejskim pokój 220 do dnia 23 lipca 1938 r. godz. 10, a otwarcie tychże nastąpi o godz. 10.15 w obecności ewent. przybyłych oferentów.

Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3 proc. oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczony przetarg na dostawę płaskiego węża pożarniczego gumowo-płóciennego Ø 2" i to: 400 mb. na ciśnienie robocze 12 atm. 200 mb. na ciśnienie robocze 8 atm.

Informacje oraz warunki przetargu można otrzymać w godzinach urzędowych w Urzędzie Morskim pokój 26. Komisyjne otwarcie ofert nastąpi w dniu 30 lipca 1938 r. godz. 12, w Urzędzie Morskim pokój 26.

PRZETARG URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

Urząd Morski ogłasza nieograniczone przetargi ofertowe na następujące roboty w porcie Władysławowo: 1) wykonanie darniowania oraz roboty ziemne na terenie Urzędu Morskiego w porcie Władysławowo; 2) budowę 300 mb. opaski faszynowej z narzutem kamiennym przy porcie Władysławowo: 3) budowę wodociągów dla zaopatrywania portu w wodę wraz ze studnią i hydroforem.

Wysokość wadium ustala się na 3 proc. sumy oferowanej, które należy złożyć w Kasie Urzędu lub w Kasie Skarbowej. Otrzymane poświadczenie należy załączyć do oferty.

Komisyjne otwarcie ofert nastąpi dnia 22 lipca w Wydziale IV U. M. pokój nr 5.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

ZWIĘKSZONY IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W MIESIĄCU MAJU I CZERWCU 1938 ROKU.

Import towarów rybnych przez Gdynię w miesiącu maju wyniósł 570 ton (w roku ubiegłym tylko 170 ton), a w czerwcu rb. 1.207 ton (w roku ubiegłym o połowę prawie mniej bo 660 ton).

Zwiększenie nastąpiło wskutek wzrostu importu śledzi solonych z Anglii.

Podział importu w maju br. wynosił: przez port rybacki 312 ton, tj. 1.953/1 beczek śledzi jarmuckich z Anglii. Natomiast przez port handlowy nadeszło ogółem 258 ton towarów rybnych, a mianowicie: śledzi solonych z Norwegii 45 ton, z Niemiec 1 tona. Tranu z Norwegii 122 ton, z Danii 20 ton, z Niemiec 16 ton. Konserwy rybne z Niemiec 8 ton, z Portugalii 5 ton, z Norwegii 3 tony. Ze Szwecji i Marokka po 2 tony, Danii 1 tona, z Francji 0.2 tony. Sardynki z Francji 1 tona, z Marokka 3,5 ton, z Portugalii 7 ton. Różne ryby z Finlandii 10 ton, z Portugalii 3,5 tony, z Norwegii 0,2 tony.

Podział towarów przywiezionych w czerwcu br. przez port rybacki 983 ton, a mianowicie: śledzi solonych z Anglii szkockich 5.616/2 beczek, jarmuckich 3.292/1 i 66/2, śledzi świeżych 1.800 kg. Przez port handlowy natomiast nadeszło w czerwcu 224 tony, a mianowicie: śledzie solone z Norwegii 58 ton, z Anglii 8 ton, z Niemiec 3 tony. Tranu z Norwegii 46 ton, z Niemiec 5 ton. Mączki rybnej z Norwegii 15 ton. Różne ryby z Norwegii 17 ton i z Finlandii 3,5 tony, z Niemiec 0,5 tony. Sardynki z Portugalii 25 ton i z Francji 3,5 t. Konserwy rybne z Norwegii 21 ton, z Niemiec 5 ton, z Łotwy 3,5 tony, z Portugalii 2,8 tony, z Włoch, Marokka i Kanady po jednej tonie, ze Szwecji i Anglii po 0,1 tonie, z Danii i Francji po 2,5 tony.

SPADEK POŁOWÓW RYBOŁÓWSTWA PRZYBRZEŻNEGO I DALEKOMORSKIEGO.

Ogólne połowy w miesiącu czerwcu rb. wyniosły 142.510 kg, wartości zł 64.050,—. Stanowi to blisko czterokrotny spadek w porównaniu z czerwcem roku ubiegłego, w którym złowiono 515.950 kg, wartości zł 218.653,—.

Tak samo poprzedni miesiąc maj rb. wykazał spadek z 438.350 kg z roku ubiegłego na 380.390 kg w maju roku bieżącego.

Jeśli chodzi o połowy dalekomorskie śledzi, to w roku ubiegłym w maju i czerwcu złowiono 323.400 kg śledzi, podczas gdy obecnie dwumiesięczny strajk rybaków holenderskich unieruchomił nasze rybołówstwo w Holandii.

RYBY MORSKIE ATRAKCYJNYM ARTYKUŁEM SPOŻYWCZYM DLA OBOZÓW I PENSJONATÓW.

Co roku w okresie sezonu letniskowo-turystycznego na Wybrzeżu uskarżano się na brak ryb morskich w menu pensjonatów, obozów letnich itd.

Obecnie niedomagania te zostały częściowo usunięte, gdyż Morski Instytut Rybacki w Gdyni rozpoczął planową akcję wysyłki filetów rybnych na żądanie poszczególnych zakładów.

Są to jednokilowe kostki czystego rybnego mięsa bez ości i skóry, co z łatwością nadaje się do przyrządzania wszelkiego rodzaju potraw rybnych. Na żądanie obozów, pensjonatów, kolonij akademickich itd. Morski Instytut Rybacki wysyła do miejscowości, położonych na Wybrzeżu swych instruktorów dla urządzania pokazów w przyrządzaniu filetów rybnych.

KORZYŚCI Z POSIADANIA BAZY OPERACYJNEJ W PORCIE POLSKIM.

Wszystkie trawlery rybackie, należące do towarzystwa połowów dalekomorskich, posiadające swą bazę w Gdyni, pracują bez żadnych przeszkód. Również i polszczenie załóg odbywa się w bardzo szybkim tempie, a towarzystwo to jeszcze nie ma za sobą pełnego roku pracy.

Statek trawler „Cezary" wyładował z własnych połowów około 18.000 kg świeżych śledzi w lodzie i wyruszył natychmiast na dalszy połów. Drugi statek trawler „Adam" znajduje się już na miejscu połowu, a trzeci trawler „Barbara" wyjechał z Gdyni w dniu 11 lipca rb. na połów.

Przypominamy, że towarzystwo to chciało uruchomić na jednym statku całkowitą polską załogę, wobec jednak braku wyszkolonych odpowiednich rybaków, nie mogło jeszcze tego dokonać.

SKUTKI UZALEŻNIANIA SIĘ POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA ŚLEDZIOWEGO OD ZAGRANICZNEJ BAZY WYPADOWEJ.

W sobotę, dnia 9 lipca rb. zakończył się w Holandii strajk rybaków, który spowodował w Scheveningen dwumiesięczne unieruchomienie naszej flotylli śledziowej. Posiadanie bazy dla rybołówstwa śledziowego w Holandii ma niewątpliwie swoje dodatnie strony, ale z punktu widzenia interesów polskiej gospodarki prawie zupełne uzależnianie się od Holandii stawia pod znakiem zapytania celowość korzystania z tej bazy. W praktyce sprawa przedstawia się w ten sposób, że bez zgody władz holenderskich nie można wyjeżdżać z portu, nie można zabierać dowolnej ilości sieci, nie można dowolnie łowić, a w razie straj-

ku (jak to się ostatnio zdarzyło) widać, że jesteśmy w zupełności zależni i od załogi holenderskiej.

TOWARZYSTWO DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH POWSTAŁO W GDAŃSKU.

W Gdańsku powstało towarzystwo dla połowów śledzi własnymi statkami. W tym celu zakupiono w Cuxhaven dwa stare parowce rybackie „Nienstätten" i „Kassel". Dotychczas brak bliższych wiadomości o kapitałach nowego przedsiębiorstwa, które swój rozwój bazuje na koncesji Senatu Gdańskiego. Utworzenie zaczątków tej dalekomorskiej floty rybackiej znajduje się w ramach planu ogólnej rozbudowy gdańskiej floty handlowej.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Szkockie połowy śledzi wynosiły: zimowe (od 1 I 1938 do 31 III 1938) — 100.198 crans (wobec 76.397 cr. w 1937 r. w tymże okresie); wywieziono w tymże czasie 3.213 beczek (4.069); letnie (od 1 IV 1938 do 2 VII 1938) — 227.017 cr. (225.446); wywieziono w tymże czasie 73.319 beczek (75.421).

NORWESKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Norweskie połowy śledzi przyniosły do dnia 28 V 1938 r. 345.600 hl (wobec 180.300 hl w tymże okresie roku poprzedniego). Z tego 40.700 hl. zamrożono, 289.200 hl. dostarczono fabrykom tranu i 10.300 hl. fabrykom konserw rybnych.

FIŃSKIE RYBOŁÓWSTWO NA OCEANIE LODOWATYM.

Towarzystwo „Fińskie Rybołówstwo" S. A. zajmuje się połowami śledzi na Oceanie Lodowatym. Jego połowy pokrywają normalne zapotrzebowanie krajowe Finlandii. Wyniki połowów w 1937 r. były zadawalające, tak, że czysty zysk towarzystwa wyniósł 1,5 m. fin. m. wobec 1 miliona w roku poprzednim. Podstawy finansowe towarzystwa wzmocniły się, o czym świadczy fakt, że z 10.5 milionów pożyczki państwowej, towarzystwo spłaciło już 5 milionów fm.

WZROST POŁOWÓW WIELORYBÓW.

Norweski komitet połowów wielorybich podaje następujące cyfry połowów wielorybów w ostatnich 5 latach, wykazujące niemal 100 proc. wzrost połowów:

Rok	Razem sztuk	w tym na Południow. Oceanie Lodowatym
1932/33	28.668	24.327
1933/34	32.167	26.087
1934/35	39.254	31.808
1935/36	44.782	30.991
1936/37	51.256	34.579

Również silnie wzrosła produkcja tranu wielorybiego:

Rok	Razem beczek	w tym z Południowego Oceanu Lodowatego
1932/33	2.596.778	2.456.462
1933/34	2.573.155	2.395.544
1934/35	2.691.283	2.453.999
1935/36	2.871.117	2.436.338
1936/37	3.352.000	2.658.108

Warzelnie angielskie wykazały największą produkcję, mianowicie 1.111 tys. beczek tranu, norweskie — 976 tys. beczek, niemieckie — 560 tys. beczek, japońskie — 389 tys. beczek, amerykańskie — 114 tys. beczek.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Okres wakacyjny odbija się rok rocznie na obrotach handlu hurtowego towarami kolonialnymi. O ile w okresie przed-wakacyjnym obroty zależne są od fluktuacji cen i koniunktury, to w okresie wakacyjnym momenty te nie wchodzą w rachubę, gdyż ruch w interesach detalicznych jest słaby. Zmniejszenie obrotów w interesach detalicznych w konsekwencji swej odbija się także na handlu hurtowym, który dla utrzymania jednak ciągłości kontaktu z odbiorcami stara się wykonywać w danym okresie nawet najdrobniejsze zamówienia, czego nie czyni w okresach normalnej pracy. Drobne bowiem zamówienia, wielki handel hurtowy zleca w okresach normalnej pracy do wykonywania firmom handlowym o mniejszym zakresie działalności (półhurtowym). —

Na rynkach zagranicznych w portach europejskich, sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych — w tranzycie — w ostatnim czasie się pogorszyła. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach. Jest to zrozumiałe ze względu na okres wakacyjny.

O ile chodzi o kwestię zakupów towarów na nowy sezon, to w tej sprawie wielki handel hurtowy posunął się dość daleko. Mianowicie, pozawierał już kontrakty na dostawy towarów na pierwszy okres nowego sezonu. Jak kształtować się będzie sytuacja handlowa w nowym sezonie trudno jest już dzisiaj w tym kierunku coś konkretnego powiedzieć. Importerzy przypuszczają jednak, że z uwagi na podjęcie przez czynniki miarodajne prac w kierunku planowości importu najważniejszych artykułów kolonialnych i owoców południowych, handel hurtowy nie będzie miał do czynienia z takimi niespodziankami, jakimi zaskakiwany był w ubiegłych sezonach. Unormowanie bowiem chaosu umożliwi importerom wytężenie umysłów w kierunku czysto handlowym, a nie biurokratycznym.

Kawa surowa:

Zapasy kawy brazylijskiej są jeszcze zawsze dość znaczne. Odbija to się ujemnie na cenie towaru, gdyż odbiorcy — kupcy krajowi — wiedząc o tych zapasach, limitują bardzo często cenę kupna, do której importer chcąc nie chcąc musi się nieraz dostosować. O ile chodzi o kawy lepszej jakości, t. j. kawy niebieskie, to na te kawy jest zapotrzebowanie większe niż na kawy brazylijsk. Kawy brazylijskie sprzedawane są loco magazyn importera za 1 kg towaru oclonego np. „Rio 7" względnie „Victoria" po zł 3,10 — 3,15, „Santos" po zł 3,60 — 4,10, a kawy niebieskie np. „Guatemala" po zł 4,90 — 5,40 — „Costarica" po zł 5,30 — 5,70, zależnie od gatunku. O ile chodzi o importerów gdańskich, to importerzy ci chcąc utrzymać rynek zbytu, głównie w swych rękach, oferują poszczególne gatunki kawy nawet o zł 0,05 do zł 0,10 taniej.

Herbata:

Zbyt herbaty w dalszym ciągu bardzo słaby. Zapytania na herbatę należą do rzadkości. Zastój, jaki panuje w handlu tego artykułu tłumaczą importerzy brakiem pieniędzy u klientów.

Ceny herbaty kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: „Cejlon" od zł 12,40 do 13,50, „Sumatra" zł 12,40 do 12,50, „Travancora" zł 13,— do 13,30, „Darjeeling" od zł 16,— do 17,—. Na herbatę „Sumatra" nie ma prawie żadnych reflektantów, a to z uwagi na to, że ceny za nią wskutek kosztów kompensacyjnych nie odbiegają dużo od cen za herbatę cejlońską.

Korzenie:

W handlu korzeniami sytuacja nie uległa zmianie. Dobrym popytem cieszy się jedynie pieprz czarny, który sprzedawany jest po zł 3,15 do 3,20 za kg (towar oclony). Zbyt na pieprz biały jest znacznie mniejszy. Artykuł ten sprzedawany jest od 3,30 do 3,60 za kg. — Na ziele angielskie i cynamony zbyt słaby. Ceny wahają się za ziele angielskie zł 6,— do 6,10 za kg, na cynamon ceny bez zmiany.

Owoce suszone:

Zbyt na sułtanki i koryntki ograniczony do minimum, lecz ma charakter ciągłości. Ceny wahają się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera za sułtanki zł 1,90 — 2,00, za koryntki zł 1,05 — 1,10. Zapotrzebowanie na migdały bardzo małe. Ceny zł 7,00 — 7,40 za 1 kg (towar oclony). Na jądra orzechowe zbyt średni. Ceny zwyżkowały i wahają się od zł 5,25 — 5,40 za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 5 lipca nadszedł s/s „Puck" z Antwerpii z ładunkiem 4.100 kg kawy i 400 kg migdałów.

S/s „Chorzów" zawinął do Gdyni dnia 5 lipca i wyładował 3.561 kg herbaty, 3.135 kg kawy, 4.092 kg pieprzu, 5.050 kg orzechów ziemnych oraz 388 kg gałki muszkatułowej.

Dnia 6 lipca nadszedł do Gdyni s/s „Bernies'a z transportem 12.261 skrzyń cytryn włoskich z Palermo, 6.700 kg migdałów z Katanii i 383 kg pieprzu z przeładunku w Marsylii.

S/s „Lech" nadszedł do Gdyni z Londynu dnia 7 lipca br. i wyładował 6,700 kg kawy i 4.980 kg herbaty.

Dnia 11 lipca przybył do portu s/s „Vingaland" z ładunkiem 1.200 skrzynek sułtanek z Izmiru wagi 16.920 kg, 119 worków orzechów łuszczonych z Istambułu wagi 9.520 kg i dla Gdańska 100 skrzynek sułtanek o wadze 1.500 kg.

S/s „Hel" przybył do Gdyni z Rotterdamu z ładunkiem 4.161 kg kawy. 1.957 kg herbaty, 13.260 kg masła kakaowego i 4.500 kg ziaren kakaowych.

Dnia 14 lipca nadszedł s/s „Hariet" z transportem 2.730 skrzyń cytryn włoskich wagi ca 110.000 kg.

Transport bananów w ilości 65.000 kg dla dojrzewalni gdyńskich przyszedł na s/s „Leny" dnia 15 lipca.

S/s „Brageland" spodziewany jest w Gdyni dnia 2 sierpnia br. Na statku tym ma nadejść większy transport orzechów ziemnych i owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 czerwca do 13 lipca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 3 przetargi:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 11 lipca br. aukcję, na której wystawiły: 600 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 37 — 47 zł — skrzynię zależnie od asortymentu. 50 worków rodzynek Eleme. sprzedano 20 worków w cenie 1.35 zł za kg, 15 worków migdałów włoskich, sprzedano 2 worki w cenie 7 zł za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły przetarg dnia 30 czerwca wystawiając 950 skrzyń cytryn włoskich, które w całości zostały sprzedane po 41,50 do 45,— zł za 1 skrzynię, zależnie od asortymentu.

Na aukcji dnia 13 lipca wystawiły 4 wagony tj. 4.600 klatek a ca 5 kg brutto świeżych śliwek włoskich. które w całości sprzedano w cenie 0.85 do 1.06 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Na rynku krajowym w dalszym ciągu słaba tendencja na cytryny. Zapasy towaru są dość znaczne — zainteresowanie słabe. Towar nadchodzi jeszcze w stanie częściowo zielonym.

Brak natomiast zupełnie w Polsce pomarańcz. Pierwsze transporty spodziewane są dopiero za 2 — 3 tygodni. Będą to pomarańcze z kolonij portugalskich Mosambique.

Daje się odczuwać na rynku brak grapefruitów, wskutek czego panuje mocna tendencja na ten artykuł i nadeszły w ostatnich dniach transport 500 skrzyń został natychmiast sprzedany po bardzo wysokiej cenie 2 — 2,20 zł za 1 kg.

CŁA ZNIŻONE NA OWOCE ŚWIEŻE.

Na mocy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 30 VI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 45/1938) ustanowione zostały cła zniżone, stosowane na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu, na niżej wymienione owoce:

z poz. 53 t. c. — Jabłka świeże luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach, o wadze jednostki opakowanej powyżej 40 kg, z wyjątkiem jabłek opakowanych indywidualnie i w oddzielnych rzędach — w okresie od 1 do 31 lipca 1938 r. — cło zniżone 18 zł od 100 kg (cło norm. 300 zł);

z poz. 58 p. 1 t. c. — Morele świeże — w okresie od 1 do 31 lipca 1938 r. — cło zniżone 50 zł od 100 kg (cło norm. 200 zł);

z poz. 58 p. 2 t. c. — Brzoskwinie świeże — w okresie od 15 lipca 1938 r. do 15 września 1938 r. — cło zniżone 120 zł od 100 kg (cło norm. 300 zł):

z poz. 58 p. 3 t. c. — Arbuzy świeże — w okresie: a) od 1 lipca 1938 r. do 31 sierpnia 1938 r. — cło zniżone 10 zł od 100 kg. b) od 1 do 15 września 1938 r. — cło zniżone 16 zł (cło konw. od 1 VII do 31 VIII — 15):

z poz. 236 p. 1 t. c. — Sok winogronowy bez cukru w okresie od 1 lipca 1938 r. do 30 czerwca 1939 r. — cło zniżone 32 zł od 100 kg (cło norm. 400 zł).

Przy odprawie powyższych towarów na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu. importerzy są wolni od przedkładania pozwoleń przywozu, wydawanych przez Min. P. i H. (Rozp. Rady Min. z dnia 5 V 1936 r. — § 2 lit. „d" — Dz. U. R. P. Nr 36/1936 poz. 280).

Jeżeliby przy odprawie celnej wyżej wymienionych towarów importer nie posiadał pozwolenia Min. Skarbu na zastosowanie cła zniżonego, to urząd celny pobierze wówczas cło normalne lub konwencyjne (arbuzy) i towar dopuści do wolnego obrotu, po przedstawieniu jednak pozwolenia przywozu. W tych przypadkach, przy zachowaniu warunków i terminów w rozporządzeniu wskazanych, cło zniżone może być zastosowane na podstawie pozwolenia Ministra Skarbu. po wydaniu towaru do wolnego obrotu. a różnica, pomiędzy cłem pobranym a przypadającym na zasadzie nowego rozporządzenia, ulegnie zwrotowi.

JAK WINNO BYĆ URZĄDZONE WNĘTRZE SKLEPU KOLONIALNEGO?

W Warszawie rozpoczęte zostały przygotowania „wystawy wnętrza sklepu detalicznego", zainicjowanej przez wydział architektury Politechniki Warszawskiej. Wystawa ta, której otwarcie jest przygotowywane na jesień roku

bieżącego, ma objąć całość eksponatów, jakimi posługiwać się może nowoczesny sklep detaliczny.

Rozpoczęta jest również akcja konkursu porządku i czystości sklepów detalicznych, który odbędzie się na terenie województwa warszawskiego jesienią br. Konkurs ten — urządzony pod hasłem „porządek i czystość w sklepie — reklamą detalisty" — niewątpliwie będzie czynnikiem zachęcającym do podniesienia poziomu tych warsztatów pracy i będzie stanowić dobre przygotowanie do dalszych prac racjonalizacyjnych. Konkurs obejmie na razie jedno województwo tytułem eksperymentu. Osiągnięte wyniki pozwolą na rozwinięcie konkursu na inne obszary Polski.

KRONIKA ZAGRANICZNA

OBROTY W HERBACIE NA RYNKU ANGIELSKIM.

W czasie od 1 stycznia do 7 lipca br. sprzedano herbaty na rynku londyńskim ogółem 1.898.205 skrzyń wzgl. innych jednostek opakunkowych. W takim samym okresie 1937 r. sprzedaż wynosiła tylko 1.690.838 jednostek opak. Z powyższej ilości sprzedano herbaty jednostek opakunkowych:

pochodzenie:	1938 r.	1937 r.
Indie Półn.	963.637	845.692
Indie Południ.	138.862	169.427
Cejlon	375.149	324.136
Java	83.261	64.775
Sumatra	13.607	17.082
Afryka	101.669	69.726

W nowym sezonie, tj. od 2 czerwca br. do 7 lipca br. sprzedaż wynosiła 37.367 jednostek opak.

Zbiór herbaty w Północnych Indiach szacowany jest na 79.381.040 lbs., podczas gdy w ubiegłym r. wynosił on tylko 62.066.720 lbs.

ZAPASY HERBATY NA RYNKU LONDYŃSKIM.

Na rynku londyńskim zapasy herbaty wszystkich gatunków wynosiły w dniu 30 czerwca br. — 140.671.170 lbs. W dniu 30 czerwca 1937 roku 124.623.694 lbs.. a w 1936 roku — 199.157.789 lbs.

ZMIANY W WIDOKACH ZBIORÓW ŚLIWEK W JUGOSŁAWII.

W ostatnim numerze naszego Biuletynu komunikowaliśmy, że w Jugosławii zapowiadają się tegoroczne zbiory śliwek bardzo obficie. W związku z tym, eksport śliwek suszonych miał być powiększony o 1500—2000 wag.

Z Belgradu donoszą obecnie, że niepogoda i zimne powietrze, które nawiedziło okręgi plantacyjne, wyrządziły duże szkody w zbiorach śliwek wczesnych. Wobec tego ogólne zbiory śliwek będą znacznie mniejsze od poprzednich zapowiedzi. Plantatorzy liczą już tylko na zbiór śliwek późniejszych. Ogólny mniejszy zbiór pozwoli na produkcję śliwek suszonych tylko do 1500—1600 wagonów. — Skoro zagraniczne zapotrzebowanie na śliwki świeże będzie duże, produkcja śliwek suszonych będzie proporcjonalnie mniejsza.

W związku z powyższym, import śliwek amerykańskich będzie w dalszym ciągu bardzo lukratywny.

IMPORT BANANÓW DO WIELKIEJ BRYTANII.

Liverpoolski „Journal of Commerce" podaje ostatnio statystykę importu bananów do Wielkiej Brytanii, z której wynika, że ogólny przywóz bananów wzrósł z 6.713 tys. gron przeciętnie w latach 1909/1913 do 20.673 tys. gron w 1936 r., z czego 15.131 tys. z posiadłości brytyjskich, a 5.542 tys. z zagranicy. Szczególnie wzrósł import bananów z Zachodnich Indii brytyjskich, a mianowicie z 584 tys. przeciętnie w latach 1909/1913 do 14.716 tys. w 1936 r., co stanowi przeszło 90 proc. przywozu bananów z posiadłości brytyjskich. Jednak plantacje bananów w Zachodnich Indiach znajdują się przeważnie w rękach towarzystw amerykańskich, a w przewozach stamtąd bananów bandera brytyjska bierze bardzo mały udział.

Kraj pochodzenia	przeciętna z 1909 1913	w 1000 g r o n						
		1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Bryt. Indie Zach.	584	5924	6971	10736	6628	10345	15725	14716
Nigeria (łącznie z Kamerunem brytyjskim)	—	—	—	–	—	65	226	363
Brazylia		1429	1472	1451	2086	1731	1829	1936
Wyspy Kanaryjskie	1932	967	892	521	519	341	282	322
Kolumbia i Ameryka Centralna .	4186	6536	6753	4394	6663	4567	1933	3194
Razem z posiadłości brytyjskich .	—	5925	6979	10736	6630	10413	15967	15131
Razem z zagranicy	—	9065	9183	6732	9278	6640	4097	5542
Razem	6713	14990	16162	17108	15908	17053	20064	20673